Lieux historiques canadiens

cahiers d'archéologie et d'histoire

20

L'histoire du fort Langley, de 1827 à 1896
Mary Cullen

Les maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta
L. G. Thomas

87-05033/

Parcs Canada Parks Canada

Préparé par la Direction des lieux et des parcs historiques nationaux et publié avec l'autorisation de
l'Hon. J. Hugh Faulkner
Ministre responsable de Parcs Canada
Ottawa 1979
Conception: Eric Plummer
Maquette: Eiko Emori
Traduit par le Secrétariat d'Etat

La publication *Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire* paraîtra lorsqu'un nombre suffisant d'articles auront été réunis. Les manuscrits peuvent être soumis au chef de la Division des recherches, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0H4.

Les articles paraissant dans cette série sont résumés et répertoriés dans *Historical Abstracts* ou *America: History and Life*, ou les deux.

5 **L'histoire du fort Langley, de 1827 à 1896**
Mary K. Cullen

129 **Maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta**
L.G. Thomas

Lieux historiques canadiens:
cahiers d'archéologie et d'histoire
nº 20

Couverture: L'intérieur récemment astiqué du magasin du fort Langley, en Colombie-Britannique. *(Photo: S. Shaw.)*

© Ministre des Approvisionnements et services Canada, 1979.
En vente chez son libraire, ou par la poste à: Imprimerie et édition, Approvisionnements et services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

This issue is available in English as *Canadian Historic Sites: Occasional Papers in Archaeology and History* No. 20 (catalogue no. R61-2/1-20) from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9, or through your bookseller.

N° de catalogue: R61-2/1-20F
ISBN 0-660-00426-7
Bibliothèque du Congrès, Washington, carte n° 70-103875
QS-7035-000-FF-A1

Prix au Canada: $6.50
Prix autres pays: $7.80
Prix sujet à changement sans préavis.

L'histoire du fort Langley, de 1827 à 1896

Mary K. Cullen

Lieux historiques canadiens
nº 20

6 **Sommaire**
6 **Avant-propos**
7 **La Compagnie de la baie d'Hudson s'établit dans la région du Pacifique**
17 **L'établissement du fort Langley**
23 **Le commerce côtier**
34 **L'exploitation agricole et de pêcheries**
39 **L'organisation des communications intérieures**
48 **Les grands moments de Langley**
57 **La ruée vers l'or: l'apogée et le point tournant de l'histoire du fort Langley**
67 **Le déclin**
88 **Appendice A. Rapport de 1830 sur le fort Langley, par Archibald McDonald.**
94 **Appendice B. Le fort Langley: réminiscences d'Aurelia Manson (fille de James Murray Yale).**
95 **Appendice C. Le fort Langley: souvenirs de Jason O. Allard.**
97 **Appendice D. Rendement du commerce des pelleteries au fort Langley, de 1827 à 1865.**
101 **Appendice E. Salaison du saumon au fort Langley, de 1830 à 1873.**
102 **Appendice F. Les recettes provenant des canneberges du fort Langley, de 1852 à 1858.**
103 **Appendice G. L'aspect physique du fort Langley – un bref aperçu.**
109 **Appendice H. Descriptions de la ferme Langley.**
112 **Appendice I. Compte rendu de la vente de la terre du fort et des lots de la ferme.**
113 **Notes**
125 **Bibliographie**

Sommaire

Le présent rapport de recherche porte sur le rôle changeant qu'a joué le fort Langley dans le commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson sur la côte du Pacifique et les répercussions politiques de ce rôle. Ce récit couvre la période 1827 à 1896 pendant laquelle le fort Langley servit de comptoir à la compagnie. Le fort fut construit en 1827 et devait être le noyau d'un commerce dont l'expansion vers le Nord était liée directement à la consolidation des intérêts politiques britanniques sur la côte du Pacifique. La diversité économique du fort, au cours des ans, aida le Canada à s'installer sur la côte du Pacifique tout en entretenant à Langley une économie viable bien après la chute de la Compagnie de la baie d'Hudson au niveau international. La concurrence des centres plus grands obligea finalement la compagnie à abandonner le poste de Langley en 1896.

Présenté pour publication en 1972, par Mary K. Cullen, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Ottawa.

Avant-propos

Le 5 mai 1925, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada inaugura une plaque commémorative à l'emplacement du fort Langley, le premier comptoir de commerce de la côte du Pacifique et le lieu de naissance de la colonie de la Colombie-Britannique. Le parc historique national du fort Langley fut créé en 1955, et l'année suivante les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique entreprirent conjointement la restauration partielle du fort, s'attachant surtout au dernier bâtiment encore debout. La grande coopération d'historiens, d'architectes, d'archivistes et d'autres personnes intéressées, de l'est et de l'ouest du pays, eut pour résultat l'achèvement de la première étape, à temps pour le centenaire de la colonie de la Colombie-Britannique en 1958. Depuis ce temps, l'absence d'une histoire globale unique du fort a contribué à nuire à l'orientation des travaux futurs de restauration. Afin de remédier à ce problème, la Direction des lieux et des parcs historiques nationaux entreprit, en septembre 1969, un projet de recherches destiné à réunir les données existantes et d'en découvrir de nouvelles. La reconstitution historique qui résulta de ces recherches servit de base à l'exposition de caractère historique dans la grande maison en 1971. Le présent s'intitule « L'histoire du fort Langley de 1827 à 1896 ».

La Direction des lieux et des parcs historiques nationaux remercie la Compagnie de la baie d'Hudson, les Archives publiques du Canada, les Archives de la Colombie-Britannique, les bibliothèques et autres établissements de leur coopération à fournir les documents primordiaux liés à l'histoire du fort Langley. En plus de permettre à l'auteur d'étudier sa collection de microfilms aux Archives publiques du Canada, la Compagnie de la baie d'Hudson lui permit aussi de consulter ses documents photographiques à Winnipeg ainsi que ses documents sur la période après 1870, à Londres; la compagnie autorisa aussi l'auteur à reproduire, pour fin de publication, les cartes, les esquisses, les photographies et les documents publicitaires. Les citations tirées des documents de la compagnie sont publiées avec l'autorisation de cette dernière.

La Compagnie de la baie d'Hudson s'établit dans la région du Pacifique

Entrepris sur les côtes de l'Atlantique, le commerce des fourrures en Amérique du Nord s'étendit lentement mais sûrement à tout le continent. Les commerçants en quête de fourrures se déplacèrent vers le nord-ouest afin de se procurer les pelleteries somptueuses des régions plus froides, et le long des cours d'eau du bouclier canadien qui ouvraient une voie naturelle vers l'intérieur des terres. Les sociétés de transport et d'approvisionnement étendirent continuellement leurs services vers de plus vastes régions. Après 1760, cette direction vers l'ouest des commerçants montréalais obligea la Compagnie de la baie d'Hudson à établir des postes plus éloignés de la baie. La Compagnie du Nord-Ouest franchit le bassin hydrographique de la baie d'Hudson connu sous le nom de Terre de Rupert. Elle mit sur pied des postes dans la région de l'Athabasca, riche en fourrures, ainsi que le long des cours d'eau du versant du Pacifique.

Avant de s'étendre au delà des montagnes Rocheuses, la Compagnie de la baie d'Hudson décida d'entreprendre une campagne dynamique et coûteuse en Athabasca, source de la prospérité du Nord-Ouest. Par la fondation du fort Wedderburn, au lac Athabasca en 1815, la Compagnie de la baie d'Hudson entama une concurrence implacablement acharnée afin d'extorquer la reconnaissance de son commerce des fourrures dans la Terre de Rupert. Les répercussions désastreuses de cette concurrence sur la compagnie londonienne força cette dernière à élaborer un plan destiné à récupérer ses pertes en Athabasca en étendant son commerce à la côte du Pacifique[1]. Toutefois, en 1821, la Compagnie du Nord-Ouest se trouvait dans une situation financière désespérée et l'idée de poursuivre cette rivalité coûteuse força les deux parties à mettre un terme à leur lutte[2]. Revenant du fort Wedderburn au printemps 1821, les employés de la Compagnie de la Baie rencontrèrent des commerçants de la Compagnie du Nord-Ouest, au lac Winnipeg, qui leur annoncèrent la fusion des deux compagnies[3].

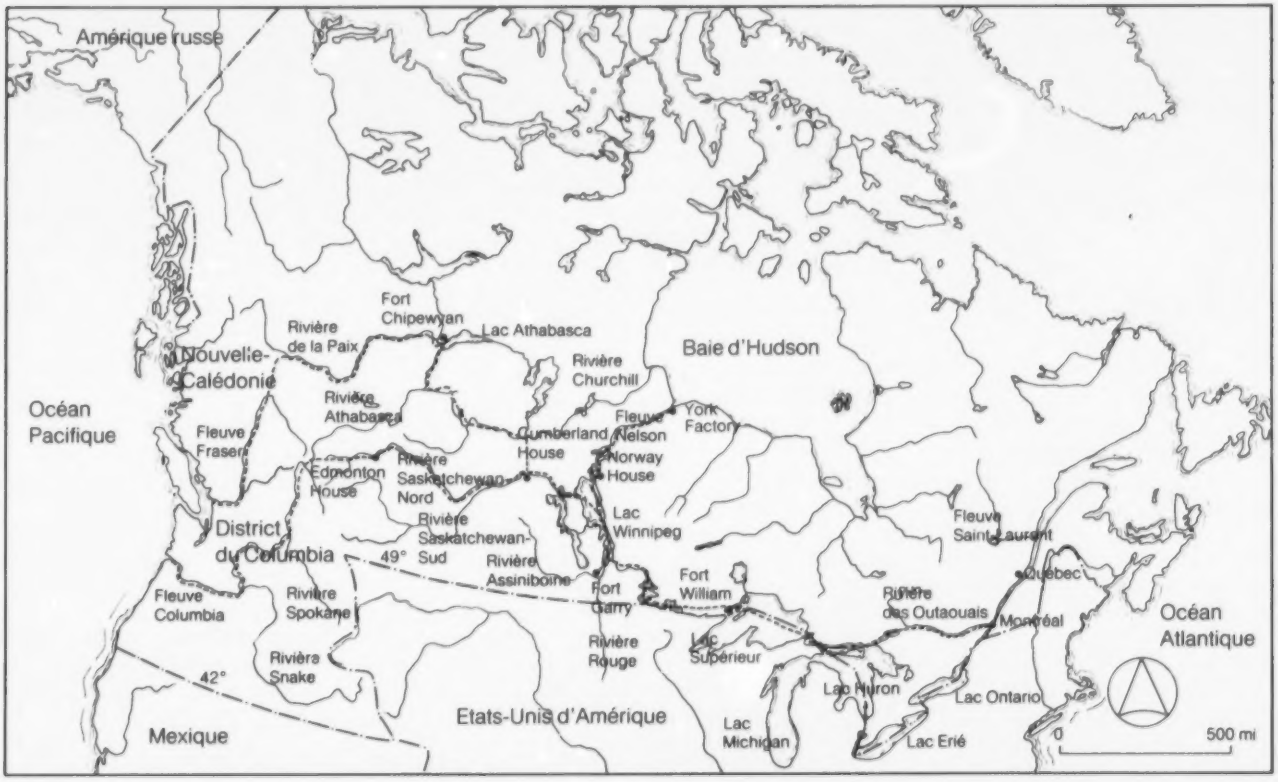
En juin 1821, une entente de 21 ans remit aux mains de la Compagnie de la baie d'Hudson agrandie le commerce des grands rivaux[4]. En récompense du fusionnement, le gouvernement britannique émit un permis[5] le 5 décembre 1821 qui accordait à la nouvelle compagnie, pour une durée de 21 ans, le monopole du commerce des fourrures à l'ouest des Rocheuses et au nord-ouest de la Terre de Rupert. Les droits exclusifs sur la Terre de Rupert continuèrent à être mis en application en vertu du privilège de 1670: « Charter of the Governor and Company of Adventurers of England trading into Hudson's Bay. » La Compagnie de la baie d'Hudson agrandie contrôlait dorénavant un territoire de plus de trois millions de milles carrés, s'étendant de la péninsule du Labrador jusqu'à l'océan Pacifique[6].

Les compagnies du Nord-Ouest et de la baie d'Hudson réunies furent chargées de diriger le commerce dans ce vaste territoire. En vertu de l'entente du mois de mars 1821, les décisions définitives sur les lignes de conduite relevaient d'un gouverneur et d'un comité, lesquels siégeaient à Londres, conseillés par deux membres de chaque compagnie. L'administration en Amérique du Nord comportait, au début, deux divisions territoriales ayant à leur tête un gouverneur à qui les agents sur place, qui étaient aussi des sociétaires, donnaient leurs avis au cours d'une réunion annuelle. William Williams fut nommé gouverneur du territoire du Sud, comprenant le bassin hydrographique de la baie d'Hudson, situé au sud et à l'est du fort William. Quant au territoire nord, s'étendant du lac à la Pluie à l'est, jusqu'à l'océan Pacifique à l'ouest, il relevait de George Simpson[7].

La concurrence entre Londres et Montréal au sujet de l'entrepôt du commerce britannique des fourrures prit donc fin en Athabasca. L'arrivée de la Compagnie de la baie d'Hudson dans le commerce du Pacifique en 1821 marqua le début de l'ère du grand monopole de Londres sur le commerce des fourrures du Canada jusqu'au Pacifique. A l'ouest des Rocheuses, où le monopole était le plus contesté, l'esprit dynamique caractéristique de la poussée dans tout le continent des agents de la Compagnie du Nord-Ouest, se trouvait maintenant lié à la discipline et à l'efficacité de George Simpson, dans l'une des étapes les plus excitantes et dynamiques de l'histoire du commerce britannique des fourrures en Amérique du Nord.

En 1821, les principaux concurrents des Britanniques dans le commerce des pelleteries sur la côte du Pacifique en Amérique du Nord étaient la Russie et les Etats-Unis. Le commerce russe était lié indirectement aux expéditions scientifiques vers les limites est de l'Asie. La qualité des pelleteries amenées à Saint-Petersbourg par les survivants de l'expédition Bering-Chirikov de 1746 incita plusieurs commerçants à exploiter la côte américaine. Parmi les aspirants les plus efficaces figurait un groupe qui, en 1779, reçut du tsar Paul Ier, une charte accordant à cette compagnie un monopole de 20 ans sur l'exploitation de la côte américaine, au nord du 55° de latitude N., et l'autorisant à étendre son contrôle au territoire inoccupé du Sud[8]. La « Russian American Company » (ci-après compagnie russe d'Amérique) ainsi dotée entama un programme actif d'exploitation en Amérique du Nord. L'administrateur en chef de la compagnie de 1799 à 1818, Alexandre Baranov, souhaitait mettre sur pied un nouvel empire sur les côtes du Pacifique. En 1799, il fonda Sitka (reconstruit en 1804 sous le nom de New Archangel), et en 1812, en Californie, il

1 Routes transcontinentales du commerce des fourrures de la Compagnie de la baie d'Hudson et de la Compagnie du Nord-Ouest, vers 1820. (*Carte: S. Epps.*)



construisit le fort Ross qui devait servir de centre pour le commerce des fourrures et pour le ravitaillement des colonies du Nord. La compagnie a entretenu un comptoir dans les Farallons et elle considérait les îles Hawaï comme une zone possible de commerce[9].

Les commerçants de fourrures britanniques et américains de la région faisaient contrepoids à cette entreprise. Après l'exploration de la côte du nord-ouest par le capitaine James Cook entre 1776 et 1779, la vente de la loutre de mer sur le marché chinois suscita l'intérêt international du commerce maritime. Au début, près de 35 navires britanniques dominèrent le commerce[10], mais à partir de 1789 les vaisseaux américains, surtout ceux de Boston, sillonnaient également la côte. Lorsque l'Angleterre entra en guerre contre Napoléon en 1793, la ville de Boston s'appropria le monopole du commerce maritime[11].

Les marchands bostonnais échangeaient la loutre de mer contre des produits de l'Orient afin de vendre ces derniers en Nouvelle-Angleterre. Leurs efforts de commerce ne furent jamais unis; il s'agissait surtout d'une série d'efforts individuels qui, lorsque la loutre de mer se fit rare et la concurrence acharnée, s'orientèrent vers le bois de santal, les fourrures d'animaux terrestres et d'autres sortes de produits[12]. Au cours de cette dernière étape du commerce maritime des fourrures, les petits commerçants américains devinrent une source particulière d'ennuis pour la compagnie russe. Afin de faire face à la diminution du nombre de peaux de loutre de mer, les navires américains offrirent aux Russes de leur vendre des marchandises et de transporter leurs fourrures jusqu'en Chine; à leur tour, les établissements russes, éloignés de leur mère patrie, en vinrent à dépendre des Bostonnais pour de nombreuses fournitures essentielles[13]. Malheureusement, les Américains n'emportaient pas que les fournitures russes vers le nord. Ils faisaient aussi le commerce de l'alcool, des fusils et des munitions directement avec les Indiens du Nord en échange de peaux de loutre de mer et d'animaux terrestres. Les Russes s'inquiétaient de ce que ce commerce sans règle entraînait les autochtones vers la débauche et mettait les employés russes en danger, et aussi que la compagnie était obligée de payer les fourrures à des prix plus élevés[14].

Lorsque le gouvernement russe renouvela la charte de la compagnie en 1821, il résolut de préserver la compagnie des commerçants indépendants. Datant du 13 septembre 1821, la charte révisée étendait la souveraineté russe jusqu'au nord-ouest des côtes de l'Amérique, à partir de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, au-dessous du 51° de latitude N. jusqu'au détroit de Béring et au-delà[15]. Une zone tampon fut formée autour de ce secteur en vertu d'un édit impérial avertissant tout étranger de ne pas s'approcher à moins de 100 milles italiens de la côte russe[16]. L'ukase visait surtout les Américains mais il frappa aussi durement les Britanniques qui, depuis 1805, étaient bien établis à l'intérieur des terres, sur le versant du Pacifique.

Tandis que les Russes et les Américains parcouraient la côte nord-ouest, les commerçants de fourrures britanniques revinrent vers le Pacifique non pas par mer mais par voie de terre, en provenance du Canada. Après la traversée du continent par Alexander Mackenzie en 1793, deux membres de la Compagnie du Nord-Ouest, John Stuart et Simon Fraser fondèrent, en 1805, le premier poste de traite britannique à l'ouest des Rocheuses, soit un fort au lac McLeod[17]. Trois années plus tard, Fraser descendit le fleuve qui porte aujourd'hui son nom, tandis que David Thompson explorait le sud du bassin du fleuve Columbia. Dans une tentative américaine ratée de faire le commerce des fourrures à l'intérieur des terres, la Pacific Fur Company de John Jacob Astor érigea Astoria à l'embouchure du Columbia en 1811, puis se vit dans l'obligation de tout vendre aux Canadiens qui avaient l'appui de la marine britannique au cours de la guerre de 1812[18]. Les commerçants de Montréal établirent leur siège social à Astoria (plus tard fort George) et dominèrent par la suite le commerce à l'intérieur des terres près du Pacifique.

Le traité de Gand de 1814 stipulait le retour au *statu quo ante bellum*, et le fort George fut officiellement remis aux mains des Américains[19]. Puisqu'Astor n'était pas prêt à reprendre le fort et que des doutes demeuraient sur la souveraineté de la région, les membres de la Compagnie du Nord-Ouest continuèrent à y demeurer. La « Convention » de 1818 accepta que la frontière à l'est des Rocheuses soit délimitée par le 49e parallèle, mais les négociateurs britanniques et américains ne purent s'entendre sur la répartition au-delà des montagnes. Il en résulta une entente de dix ans en vertu de laquelle le territoire entre la Californie et les terrains indéterminés revendiqués par les Russes d'Amérique devait demeurer à l'usage des sujets des deux nations[20]. Cette occupation conjointe du territoire à l'ouest des Rocheuses signifiait que le permis de 1821 ne pouvait porter atteinte aux droits commerciaux des Américains[21]. Il ne fit que donner à la Compagnie de la baie d'Hudson agrandie tous les droits britanniques sur le commerce en Orégon.

En 1821, le commerce des fourrures des Britanniques sur la côte du Pacifique se vit donc en face d'une situation politique double: d'un côté, la Russie empiétait sur une zone d'expansion virtuelle du continent britannique; d'un autre côté, dans toute la vaste région au nord du 42e parallèle, les Etats-Unis allaient à l'encontre de la sanction d'un traité international. Les faits et gestes de ces deux puissances allaient exercer une influence cons-

tante sur la politique de la Compagnie de la baie d'Hudson au sujet de la côte du Pacifique. Toutefois, cette politique suivait au début, dans ses moindres détails, l'orientation précédente de la Compagnie du Nord-Ouest.

Les agents de cette dernière compagnie organisèrent leurs postes au-delà des montagnes autour des deux principaux cours d'eau de la côte du Pacifique – les fleuves Fraser et Columbia. Leur territoire comprendrait aujourd'hui la zone s'étendant de la Californie jusqu'au nord de la Colombie-Britannique. Le secteur nord de cette région aux environs de la partie septentrionale du fleuve Fraser portait le nom de New Caledonia (ci-après Nouvelle-Calédonie). Le district du Columbia se trouvait au sud et son administration centrale, à l'embouchure du fleuve du même nom.

Les membres des compagnies du Nord-Ouest et de la baie d'Hudson considéraient la Nouvelle-Calédonie comme un prolongement de la région riche de l'Athabasca. A l'époque de la coalition, elle n'était pas très bien délimitée et très peu exploitée. Le district se composait de quatre postes: le lac McLeod, le fort St. James situé au lac Stuart, le lac Fraser et le fort George situé aux confluents de la rivière Stuart et du fleuve Fraser. George Simpson écrivit dans son journal de l'Athabasca qu'il estimait à environ cent balles les pelleteries provenant chaque année de la Nouvelle-Calédonie[22]. Ces fourrures étaient habituellement envoyées de l'autre côté des Rocheuses au fort Chipewyan, situé sur le bord du lac Athabasca, rejoignant à cet endroit des brigades à destination du fort William et de Montréal. Les approvisionnements destinés au district étaient également transportés de l'intérieur des terres en empruntant la longue route de l'Est.

Le district du Columbia, composé de sept postes, comprenait tout le vaste bassin hydrographique du fleuve du même nom et s'étendait au nord jusqu'à la rivière Thompson. Six établissements se trouvaient au sud du 49e parallèle: le fort George, anciennement Astoria érigé par la compagnie d'Astor, la Pacific Fur Company, en 1811; le fort Nez Percés ou Walla Walla; Spokane House; Flathead House; le fort Kootenay et le fort Okanagan. Le fort Kamloops se trouvait vers le nord sur la rivière Thompson. Le district du Columbia envoyait ses fourrures et recevait ses fournitures par navire au fort George. L'immense étendue du district rendait le commerce dispendieux et les recettes provenant de la traite des fourrures n'étaient pas considérables[23].

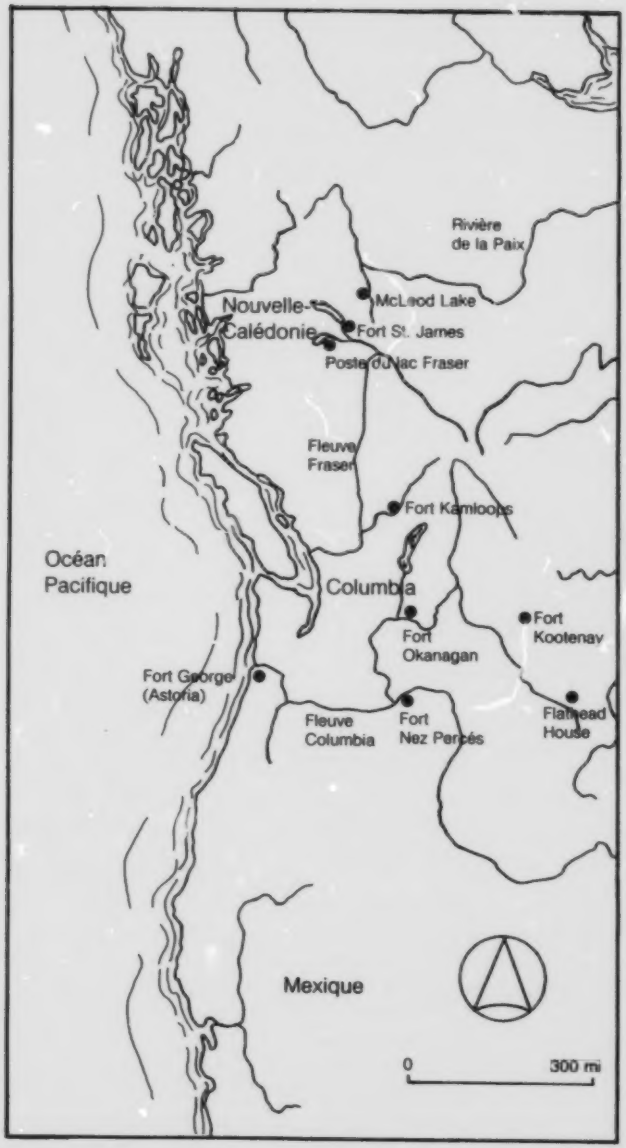
Après 1813, la situation avantageuse de la Compagnie du Nord-Ouest dans le commerce près des côtes du Pacifique incita quelques-uns des commerçants du district du Columbia à s'offrir leurs caprices en important des articles de fantaisie comme des plumes d'autruches, des velours et des bas de soie[24]. Leur extravagance provoqua des pertes considérables dans le district du Sud. L'avantage global de cette aventure outre-monts se voyait encore plus vivement restreint par le besoin d'un système efficace de commercialisation et de transport.

La Chine constituait un débouché naturel pour les fourrures du nord-ouest de la côte du Pacifique, mais le commerce était difficile étant donné les privilèges d'exclusivité des Britanniques de la East India Company. La Compagnie du Nord-Ouest pouvait vendre des fourrures à Canton mais n'avait pas le droit d'y acheter des cargaisons de thé ou d'autres produits chinois. La compagnie essaya de remédier à cette situation en utilisant la société Perkins and Company de Boston qui, protégée par le drapeau américain, aurait pu transporter les marchandises jusqu'au district du Columbia et vendre les marchandises reçues en échange à Canton. Cette méthode n'était pas satisfaisante car Perkins and Company reçut près du quart du produit des ventes et le prix du castor du Columbia était moins élevé à Canton que sur le marché de Londres[25].

Les coûts de transport donnèrent l'élan à l'expansion de la Compagnie du Nord-Ouest vers le Pacifique, mais plus tard entraînèrent sa perte. En cherchant une route du Canada jusqu'au Pacifique, Alexander Mackenzie souhaitait lier le commerce des fourrures du continent à la Chine et donner à la Compagnie du Nord-Ouest, déjà trop étendue, accès par l'océan Pacifique à ses districts situés le plus à l'ouest du pays[26]. Malgré sa découverte d'une route terrestre et malgré les explorations maritimes de Simon Fraser qui ont suivi, aucune voie navigable de communication avec l'intérieur ne fut découverte[27]. Entre temps le nombre croissant de postes établis dans la Nouvelle-Calédonie, par suite de ces explorations, rendit encore plus nécessaire un court réseau d'approvisionnement.

John Stuart poursuivit la recherche d'un réseau de ravitaillement du Pacifique. En 1813 il découvrit une route terrestre et fluviale de la Nouvelle-Calédonie jusqu'au fort George, en empruntant le fleuve Fraser en direction du sud, sur une distance de 130 milles, puis à pied jusqu'au fort Okanagan sur le fleuve Columbia[28]. Pour des raisons inconnues, l'utilisation complète par les brigades de la voie d'aprovisionnement de la côte de l'Ouest fut retardée[29] jusqu'à ce que Stuart ait repris la direction de la Nouvelle-Calédonie au mois de janvier 1821[30]. Quelques semaines après la fusion des deux compagnies, (il ne le sut pas immédiatement), Stuart fonda le fort Alexandria, à la jonction du fleuve Fraser et de la route terrestre, et acquit des chevaux pour effectuer le voyage du fort Alexandria jusqu'au fort Okanagan[31]. En moins d'un an, la liaison du Pacifique fonctionnait sans heurts[32].

2 Postes de la Compagnie du Nord-Ouest sur le versant du Pacifique, 1821. (*Carte: S. Epps.*)



A l'époque de la coalition, la Compagnie du Nord-Ouest commençait donc à envisager son entreprise sur la côte du Pacifique comme une entreprise distincte dotée de son propre centre d'administration et de transport. La solution apportée aux difficultés de communication en Nouvelle-Calédonie laissait entrevoir des épargnes futures en matière de main-d'oeuvre et de dépenses. En rétrospective cependant un double réseau de transport accompagné d'un marché douteux et d'importations extravagantes a fait de l'aventure du Pacifique de la Compagnie du Nord-Ouest un projet coûteux et disproportionné aux recettes.

A la lumière de l'expérience vécue par la Compagnie du Nord-Ouest, la nouvelle Compagnie de la baie d'Hudson entama son commerce dans la cordillère du Pacifique avec quelques précautions. On souhaitait que le commerce des fourrures dans la région du Pacifique puisse devenir éventuellement lucratif dans le secteur nord de la vallée du Fraser[33], mais pour la compagnie, surtout orientée vers la baie d'Hudson, la Nouvelle-Calédonie ne constituait qu'un prolongement de la Terre de Rupert plutôt qu'une région distincte.

Un des premiers gestes du conseil du Nord fut donc de rejeter la route de ravitaillement de l'Ouest proposée par Stuart et de transporter le matériel nécessaire en Nouvelle-Calédonie à partir de York Factory[34]. Peu de revenus étaient prévus du district du Columbia, dont la réputation était bien connue; au lieu de cela, la compagnie considérait la région comme une zone tampon pour le Nord puisqu'elle n'y réalisait aucun profit, il était donc peu probable de subir des pertes et cette zone servirait à faire échec aux Américains[35].

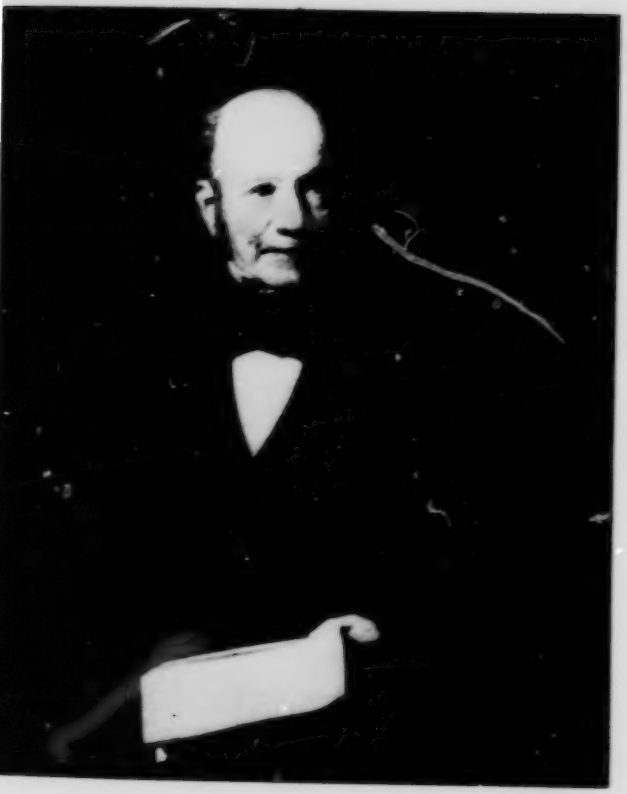
Les possibilités de la vallée du Columbia de servir de frontière pour les postes du Nord ainsi que les avantages diplomatiques que présentait cette région poussèrent la Compagnie de la baie d'Hudson à prendre des mesures immédiates afin de renforcer sa position. Les dispositions prises avec Perkins and Company furent remplacées par un système d'approvisionnement par les navires de la compagnie par l'Angleterre et par la vente des produits du Columbia sur le marché européen[36]. Le fort George dut être abandonné, non seulement parce qu'il avait été officiellement remis aux Américains en 1818, mais aussi parce qu'il était situé sur la rive sud du fleuve Columbia, une région que l'on prévoyait être donnée aux Etats-Unis, advenant une entente sur les frontières. En remplacement, la compagnie ordonna la construction d'un nouveau poste sur la rive nord du fleuve de manière à être bien établie dans cette zone[37]. En dernier lieu, la compagnie se proposait de parcourir la région située au sud et à l'est du Columbia et elle organisa des expéditions de piégeage sous la direction de chefs compétents afin de tirer parti le plus possible de la région Snake au cours des années suivantes[38].

Une politique à long terme du commerce dans le nord-ouest du Pacifique demeurait à formuler. Le gouverneur et le comité de Londres, agissant comme directeurs d'une entreprise essentiellement continentale, prévoyaient au début que leurs progrès dans la région du Pacifique se feraient en augmentant le nombre de postes de traite au nord et à l'ouest du fleuve Fraser[39]. L'entente russo-américaine du 17 avril 1824 souleva l'intérêt envers les possibilités d'un commerce maritime côtier. Grâce à une entente semblable conclue avec l'Angleterre une année plus tard, la Russie accepta de restreindre ses activités à la région au nord du 54° 40′ de latitude N. et de permettre aux navires britanniques de voyager dans les eaux territoriales russes pour une période de dix ans[40]. En juillet 1824, anticipant cette entente, le gouverneur et le comité donnèrent l'autorisation à un navire d'étudier les possibilités de commerce le long du littoral[41]. Un plan d'action global pour l'ensemble du continent et de la côte en particulier serait élaboré après la visite du jeune George Simpson qui présenterait son rapport sur le Pacifique.

Les dernières étapes de l'expédition en Athabasca avaient démontré clairement le leadership de Simpson. Agé seulement de 33 ans[42] et n'étant en fonction que depuis à peine une année, il connaissait en profondeur le commerce de l'Athabasca et faisait toujours preuve de la perspicacité et de l'imagination nécessaires pour diriger les activités d'une grande entreprise. Gouverneur du département du Nord, Simpson eut son mot à dire après 1821 dans la restructuration du commerce des fourrures dans la Terre de Rupert. Après avoir éliminé tous les doubles emplois de postes de traite et le personnel en trop, après la fusion des deux compagnies, il mit partout l'accent sur l'économie. Il fit preuve de curiosité et de ferveur dans son travail qui exigeait des contacts directs avec les difficultés. Simpson parcourut sans se lasser tout le territoire de la compagnie, cherchant et enquêtant sur des questions vitales telles les transports et les communications. Doté de qualités de chef et d'un jugement perspicace, le gouverneur exerçait un contrôle de plus en plus absolu sur son conseil. Toutefois, il connaissait ses hommes et prenait soin de les écouter[43]. En 1824, il insuffla au commerce des fourrures sur la côte du Pacifique son esprit enthousiaste et revitalisant.

Avant son départ de York Factory le 15 août, Simpson favorisa la nomination au conseil de John McLoughlin au poste de facteur en chef chargé de la surintendance de la zone à l'ouest des Rocheuses, ce que la compagnie appelait le département du Columbia[44]. McLoughlin était au service de la Compagnie du Nord-Ouest depuis 1803 et avait participé aux négociations de la

George Simpson, gouverneur du département septentrional de la Terre de Rupert, de 1821 à 1826; gouverneur en chef de tous les territoires de la Compagnie de la baie d'Hudson en Amérique du Nord, de 1826 à 1860. (*Hudson's Bay Company Archives.*)



4 John McLoughlin, directeur du département du Columbia, de 1824 à 1845. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

fusion. Du premier coup d'oeil, « le docteur » (ainsi surnommé par ses collègues par égard à sa formation médicale) avait un physique imposant: un géant doté d'une longue chevelure blanche; en tenue négligée, il ressemblait plutôt à un de ces voleurs de grand chemin de la vieille époque[45]. Il avait des opinions bien arrêtées et, quoiqu'ayant des sautes d'humeur à l'occasion, il était néanmoins un agent expérimenté, doué d'aptitudes administratives considérables. McLoughlin partit de York en direction du Columbia trois semaines avant Simpson; ce dernier, voyageant à sa vitesse prodigieuse habituelle, le dépassa.

Simpson et son nouveau surintendant arrivèrent au fort George près de l'embouchure du Columbia le 8 novembre 1824, un voyage d'une durée record de 84 jours en provenance de la baie d'Hudson[46]. Au cours des cinq mois qui suivirent, le gouverneur étudia et évalua le commerce dans la région du Pacifique sous tous ses angles. Il mit sur pied de sa propre initiative de nombreuses améliorations et ces modifications de même que d'autres recommandations politiques firent l'objet d'un rapport global présenté au comité de Londres[47].

La première impression de Simpson fut l'extraordinaire extravagance et la mauvaise administration. De sa manière consciencieuse habituelle, il mit rapidement les affaires en ordre. Il insista pour que les approvisionnements du Columbia passent de 645 à 200 pièces[48], que l'agriculture contribue à réduire les produits importés[49], et que le personnel du district passe de 151, comme il était, à 82[50]. La côte n'était presque pas connue, que ce soit au niveau de la navigation ou des ressources. Seulement quelques jours après son arrivée, Simpson envoya l'agent en chef, James McMillan, accompagné de 40 hommes, explorer à fond la région du fleuve Fraser et en reconnaître les moyens de communication[51].

Pendant ce temps, le gouverneur commença à regarder d'un oeil plus ouvert le commerce de la compagnie à l'ouest des montagnes. Quoiqu'il considérât au premier abord, comme le comité de Londres, le nord du versant du Pacifique comme un prolongement de la Terre de Rupert[52], le voyage de Simpson dans le Columbia lui fit reconnaître les avantages d'un commerce s'étendant dans toute la région du Pacifique. Il fut tellement fasciné par les possibilités que présentaient la côte et l'intérieur des terres qu'il fut poussé à prédire que le commerce dans cette région non seulement ne ferait concurrence à aucune autre région de l'Amérique du Nord, mais doublerait peut-être les profits[53]. Simpson considérait maintenant toute la zone du Pacifique comme une unité aux fins d'administration et d'approvisionnement. La Nouvelle-Calédonie devait être rattachée au district du Columbia et il devait y exister un commerce diversifié lié à celui des terres intérieures. De plus, afin de mettre un terme à la concurrence des Russes et particulièrement des Américains, il fallait conclure une entente avec la East India Company, de façon à lier le commerce britannique sur le versant du Pacifique au marché chinois[54].

La principale préoccupation de Simpson était l'établissement d'un important dépôt sur la côte du Pacifique, à l'embouchure du fleuve Fraser. Il faudrait peut-être en dernier ressort aller plus au nord, advenant l'établissement des Américains au fort George, mais qu'ils viennent ou non dans la région du Columbia, le Fraser semblait posséder d'autres avantages. Ce dernier se trouvait au centre de la zone la plus lucrative de la traite côtière des fourrures et de l'expansion britannique vers le nord[55]. Néanmoins, le principal mobile de cet établissement semblait être le transport efficace à l'intérieur des terres. Au cours de son bref séjour dans la région du Columbia, Simpson en vint à la conclusion optimiste que le Fraser constituait une voie navigable qui pourrait donner à la Nouvelle-Calédonie un accès des plus nécessaires au Pacifique. Il fondait cette affirmation, semble-t-il, sur les rapports des Indiens[56] et sur sa propre évaluation de l'expédition Fraser-Stuart de 1808, voyage qui, déclara-t-il, fut fait en toute sécurité au cours des mois de juin et de juillet lorsque les vagues sont les plus fortes et que le Columbia est infranchissable[57]. De plus, Simpson déclara que l'exploration du fleuve Fraser par les éclaireurs de McMillan constituait une autre preuve de sa navigabilité[58].

Compagnon de David Thompson 15 années auparavant en amont du nord du fleuve Columbia, McMillan connaissait bien la région du Pacifique. L'ancien membre de la Compagnie du Nord-Ouest devint agent en chef de la Compagnie de la baie d'Hudson en 1821 et resta en poste à la rivière Rouge jusqu'à ce qu'il fût choisi pour accompagner Simpson dans le Columbia[59]. Le 19 novembre 1824, McMillan dirigea une expédition composée de 40 hommes, laquelle se dirigea vers le nord, partant du fort George. Le groupe d'éclaireurs portagea du fleuve Columbia jusqu'à la baie Puget, puis de là emprunta les chenaux et les anses de la baie jusqu'à une petite rivière se jetant dans la baie Boundary. Remontant cette rivière (la Nicomekl), ils firent un portage jusqu'à la petite rivière Salmon qui se jetait dans le Fraser à environ 20 milles en amont de son embouchure[60]. A cet endroit, le fleuve constituait un large cours d'eau navigable par des embarcations jaugeant environ 100 tonnes[61]. En tout, le groupe parcourut près de 60 milles en amont et ne rencontra ni bas-fonds, ni rapides. Les glaces dans la partie nord du fleuve l'empêchèrent de continuer plus loin mais il fut informé par une tribu indienne locale[62] que le Fraser était navigable quoique d'un fort courant jusqu'à la rivière Thompson[63].

Que McMillan ne réussît à explorer que le sud du fleuve Fraser ne modifia en rien l'enthousiasme de Simpson envers ce fleuve qu'il considérait comme la route commerciale principale de la compagnie, et qui devait servir d'emplacement au dépôt de la région. En plus du rapport favorable de McMillan, le gouverneur présenta d'autres observations du groupe d'éclaireurs qui étaient favorables à l'établissement sur le fleuve Fraser du principal poste de traite. Contrairement aux croyances répandues sur la traîtrise des Indiens des côtes, les habitants de la région du bas du fleuve firent preuve d'amitié et semblèrent ravis à l'idée de voir les Blancs s'établir dans leur région[64]. Le sol dans toute la vallée du fleuve était généralement riche et fertile, le bois abondant, et la région possédait presque partout de bons emplacements pour un poste de traite. McMillan recommanda en particulier l'embouchure de la petite rivière Salmon se jetant en amont, rivière qu'il avait empruntée en se rendant au principal cours d'eau. Il y avait là un vaste pré pour l'élevage du bétail et la culture de diverses denrées et la rivière, à elle seule, contenait suffisamment de saumons et d'esturgeons pour veiller à la survie d'un poste[65].

Simpson proposa un plan d'établissement sur le fleuve Fraser d'un dépôt qui cadrait bien avec les tentatives hardies de lancer le commerce côtier. Un navire destiné au marché chinois partirait d'Angleterre en novembre 1825, atteindrait le fort George en juillet 1826, ferait livraison des fournitures et chargerait à bord les fourrures à destination de la Chine. Après la livraison des fourrures à Canton, le navire prendrait une cargaison de produits chinois et la vendrait à Lima, à Acapulco ou à quelqu'autre port où il prendrait les fournitures annuelles envoyées d'Angleterre (*English outfit*). En juillet 1827, le navire reviendrait avec une cargaison de marchandises de traite destinées au district du Columbia. Chargé des fourrures de la dernière saison, le navire partirait ensuite à destination du fleuve Fraser transportant aussi des personnes, des marchandises et des provisions, accompagné d'un petit navire côtier (qui serait construit au pays). Les deux navires mouilleraient à cet endroit jusqu'au 1er novembre, date à laquelle la construction serait terminée. Puis le plus grand navire s'en irait vers la Chine et le plus petit ferait partie d'une expédition de traite le long de la côte se rendant jusqu'à la localité russe du détroit de Norfolk afin de voir si des échanges y seraient possibles. Enfin, avec l'arrivée du ravitaillement provenant des terres intérieures au printemps de 1828, tout le système serait mis en branle et son centre serait le dépôt du fleuve Fraser[66].

La conviction que le Fraser deviendrait bientôt le noyau du district du Columbia se reflétait dans les dispositions provisoires prises par Simpson pour le commerce du Pacifique. Conformément aux directives du gouverneur et du comité de Londres, le fort George fut abandonné et un nouveau dépôt du nom de fort Vancouver fut construit sur la rive nord du Columbia. Comme dépôt, la situation du poste présentait quelques inconvénients, car il se trouvait à 75 milles de l'embouchure du fleuve et à 1 mille ¼ de la rive; Simpson insista quand même que le fort Vancouver n'était qu'un établissement secondaire[67] qui servirait provisoirement de quartier général à McLoughlin, mais dont la vocation principale serait l'agriculture[68]. De l'avis de Simpson, le fait de gérer les affaires d'un seul dépôt présentait des avantages; pour cette raison, il avisa son personnel sur la côte du Pacifique de réutiliser le sentier d'approvisionnement de Stuart situé entre la Nouvelle-Calédonie et le Columbia jusqu'à ce que l'embouchure du fleuve Fraser soit aménagée[69]. Lorsqu'il revint dans l'est du pays, le gouverneur obtint l'approbation de ses dispositions à la réunion annuelle du conseil à York Factory, tenue en juillet[70]. Toute cette stratégie sur la côte du Pacifique exigeait la sanction finale du gouverneur et du comité de Londres et, après consultations, Simpson s'embarqua pour l'Angleterre afin de renseigner le comité et le gouverneur sur de nombreuses questions qui pourraient se révéler vitales pour leur intérêt futur[71].

Au mois de décembre 1825, Simpson s'entretint à Londres avec le gouverneur et les membres du comité. Il avait à peine commencé à discuter de sa stratégie pour la région du fleuve Fraser qu'il s'aperçut que la compagnie cherchait surtout une bonne raison de ne pas se retirer de la région du Columbia. L'entente d'occupation conjointe entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis prendrait fin en 1828 et il était possible que les deux pays s'entendent sur une frontière avant cette date. Si le bassin du Columbia devait constituer la frontière nord, la compagnie se devait d'obtenir que le fleuve du même nom serve de frontière. Revenant tout juste de son voyage dans la région du Pacifique, Simpson était évidemment la personne toute choisie pour présenter cette question. Bouleversant entièrement son argument en faveur du Fraser comme route commerciale, il répondit à une série de questions du ministère britannique des Affaires étrangères en déclarant carrément que le Fraser pût servir de moyen de communication grâce auquel l'intérieur du pays pourrait être approvisionné de la côte ou qu'on pût s'en servir comme débouché pour les produits de l'intérieur[72]. Il ajouta que le seul débouché assuré pour le commerce de la compagnie était le fleuve Columbia; si l'on ne pouvait y naviguer librement, la compagnie devrait délaisser et restreindre son commerce dans certaines régions et se verrait probablement même contrainte de l'abandonner complètement à l'ouest des montagnes Rocheuses[73]. Les exigences du ministère en question reportèrent à plus tard l'étude de la stratégie du fleuve Fraser sans toutefois l'écarter. Quelques semaines

après le témoignage de Simpson, le gouverneur et le comité approuvèrent son projet visant à joindre la Nouvelle-Calédonie au district du Columbia et à étendre le commerce autant sur la côte qu'à l'intérieur des terres[74].

Ils donnèrent l'ordre d'aménager l'établissement du fleuve Fraser la saison suivante si possible, ajoutant qu'il était probable, étant donné la situation centrale du fleuve Fraser, qu'il s'avérerait l'endroit approprié où construire le dépôt principal[75]. Toutefois, à deux égards, ils exprimèrent des réserves au plan de Simpson. En premier lieu, la réussite restreinte des expéditions à Canton en 1824 et 1825 rendait le comité méfiant envers l'utilisation du marché chinois pour tous les produits de la côte du Pacifique[76]. En second lieu, puisque McMillan n'avait exploré que l'extrémité sud du Fraser, la compagnie réservait son approbation d'un dépôt sur le Fraser jusqu'à ce qu'elle ait entièrement établi si la navigation sur le fleuve favorisait le projet d'en faire le principal moyen de communication vers les terres intérieures[77].

Adoptant presque intégralement les propositions originales de Simpson, les entretiens de Londres ont donc servi à établir les priorités de la Compagnie de la baie d'Hudson dans le Pacifique, soit l'établissement d'un dépôt sur le fleuve Fraser et le lancement d'un commerce côtier. McMillan fut chargé de la construction du nouveau poste de traite sur le fleuve Fraser, à qui on devait donner le nom de fort Langley en l'honneur de Thomas Langley, un des directeurs de la compagnie[78]. Conformément à la proposition de Simpson, le commerce côtier devait être inauguré en même temps que le fort Langley et la date fut fixée au printemps 1827 de façon à s'assurer que le navire en chantier au fort Vancouver serait terminé[79]. Dans l'intervalle de nouveaux travaux devaient être entrepris afin de déterminer la navigabilité du Fraser.

Au cours de l'été 1826, Archibald McDonald[80], commis et agent du district de la rivière Thompson, emprunta cette rivière en canot, de Kamloops jusqu'au Fraser et étudia le cours d'eau principal de la rive sur une distance d'environ 8 milles en direction du sud. Dans une évaluation de caractère pessimiste, il souligna que la nature même de ces deux cours d'eau, dévalant à toute vitesse un lit étroit entre des montagnes immenses, rendait leur montée des plus laborieuses et à certains endroits, dans la rivière principale, peut-être même impossible sauf dans les périodes de basses eaux[81]. Le facteur en chef, William Connolly, chargé du district de la Nouvelle-Calédonie, demanda à James Murray Yale d'explorer le Fraser du fort Alexandria, au sud, jusqu'à l'embouchure de la Thompson. Yale révéla que dans certains secteurs du fleuve qu'on ne pouvait éviter même en faisant du portage, le torrent était si violent que les canots d'écorce ne pouvaient y résister. Néanmoins il jugea que lorsque le courant était modéré (c'est-à-dire avant le gonflement des eaux au printemps et après leur diminution à l'été), la navigation se ferait sans grand danger[82].

Ces déclarations divergentes démontraient que des doutes subsistaient toujours sur cette voie de communication lorsque, le 27 juin 1827, l'expédition partit fonder le fort Langley. A Londres le gouverneur et le comité continuaient à retarder leur décision sur la question du dépôt principal. Toutefois, de retour à York Factory, l'indomptable Simpson était confiant de voir ses projets réalisés. Il avait lu les rapports des diverses expéditions qui avaient exploré le Fraser et en était venu à la conclusion que la navigation serait sûre et facile si l'on y voyageait pendant la saison appropriée[83]. En juillet il avisa McLoughlin que la Nouvelle-Calédonie devrait être approvisionnée par la route du Fraser la saison suivante[84]. Simpson déclara, en conclusion, que le fort Langley serait le deuxième établissement d'importance après le fort Vancouver et qu'il était convaincu qu'en quelques années il deviendrait le dépôt principal pour la région à l'ouest des montagnes[85].

L'établissement du fort Langley

Trois années après sa première visite au fleuve Fraser, McMillan (maintenant facteur en chef) revenait pour construire l'établissement qui, espérait-on, servirait de siège social de l'ouest pour la Compagnie de la baie d'Hudson. Il était accompagné de François Noël Annance, commis, de l'Iroquois Louis Sata Karata et de l'Hawaïen Peeopeeoh, tous de la première expédition. Il y avait également deux autres commis, Donald Manson et George Barnston, ainsi que 19 ouvriers, soit des charpentiers, des cuisiniers, des forgerons et des chasseurs[1]. Les 25 hommes arrivèrent au Fraser à bord du schooner *Cadboro*[2] et, le 29 juillet 1827, arrivèrent à l'emplacement du futur fort Langley.

Le voyage à partir du fort Vancouver dura un peu plus d'un mois. Après avoir quitté le fort le 27 juin, l'expédition se dirigea, en deux canots, vers la baie Puget en empruntant le fleuve Columbia et la rivière Cowlitz. Le 4 juillet, ils arrivèrent à Port Orchard, l'endroit désigné où ils devaient rencontrer le schooner. Après avoir attendu trois jours sans aucun signe du navire, McMillan décida de continuer jusqu'à l'inlet Admiralty. Là, le 11 juillet, ils rencontrèrent le *Cadboro* et embarquèrent pour se rendre au Fraser[3]. Ils tentèrent plusieurs fois, sans réussir, de pénétrer dans le cours du fleuve. Pendant un certain temps on ne put trouver un chenal assez profond; puis, après en avoir trouvé un, on jeta l'ancre qui ne se fixa pas et le navire dériva en mer au cours de la nuit. Le jour suivant, on tenta à nouveau une entrée; le navire échoua, mais sans dégâts. Finalement, après beaucoup de retard, l'expédition réussit à pénétrer dans l'embouchure du fleuve, le 22 juillet, à 49° 5′ de latitude N.[4]

Le navire remonta le fleuve très lentement. Près de l'île Lulu, le navire passa devant trois villages cowitchans qui comptaient environ 1500 habitants[5]. Le 24 juillet, on aperçut deux arbres marqués du sigle « HBC », repère laissé par l'expédition de 1824. Le *Cadboro* atteignit un point en face de la rivière Pitt au cours de la soirée et jeta l'ancre plus tard près de l'île Pim[6]. Un passablement bon site pour un fort[7] existait du côté sud de la rivière, mais McMillan espérait trouver un meilleur endroit et le navire se remit en route vers l'amont. Trois jours plus tard, on choisit un emplacement à quelques milles au nord de la rivière Salmon[8], puis on donna l'ordre de touer le navire jusqu'à destination. Une fois arrivé, vers midi le 28 juillet, le *Cadboro* ne put approcher qu'à 300 verges de la rive, à cause du manque de profondeur de l'eau[9]. Puisqu'il était nécessaire d'approcher le navire de l'emplacement, à la fois pour l'utiliser comme abri pour les constructeurs et pour faciliter le déchargement de la cargaison, McMillan laissa le navire dériver sur le Fraser jusqu'à un point juste au sud de la jonction de la rivière Salmon[10]. A cet endroit, le 30 juillet, on commença les préparatifs en vue de la construction du fort qui était destiné à jouer un rôle critique dans l'expansion et la consolidation du commerce britannique sur la côte du Pacifique.

Il faut admettre que l'équipage bigarré qui débarqua du *Cadboro* ne donnait aucunement l'illusion d'être en mission importante. Au cours du voyage d'un mois, la main-d'oeuvre totale de 25 hommes avait été réduite d'un quart, cinq d'entre eux étant invalidés par une gonorrhée sévère et un autre, Vincent, souffrant affreusement de maladie vénérienne[11]. Il n'y avait pas que la main-d'oeuvre qui était incommodée; les meilleurs chevaux étaient morts en cours de route et les trois qui restaient étaient si faibles au moment du débarquement qu'ils n'étaient d'aucune utilité[12]. McMillan était tout de même déterminé à rassembler ses forces et, le 1er août, les 19 hommes qui restaient commencèrent à défricher le terrain pour y établir le fort Langley[13].

La tâche fut longue et ardue. L'un des plus gros obstacles fut la grande densité du bois et la dimension des arbres. La forêt qui bordait la rivière était presque impénétrable. Il y avait beaucoup d'arbres de trois brasses anglaises de circonférence et de plus de 200 pieds de hauteur[14]. Pour rendre les choses plus difficiles, la terre était complètement couverte d'un épais taillis entrelacé de ronces et d'églantiers[15]. Le feu allumé pour consumer les copaux des arbres abattus embrasait les broussailles voisines. A une occasion, l'endroit fut si complètement enveloppé dans les flammes et les nuages de fumée que ce ne fut qu'avec grande difficulté que les gens réussirent à éviter la conflagration[16].

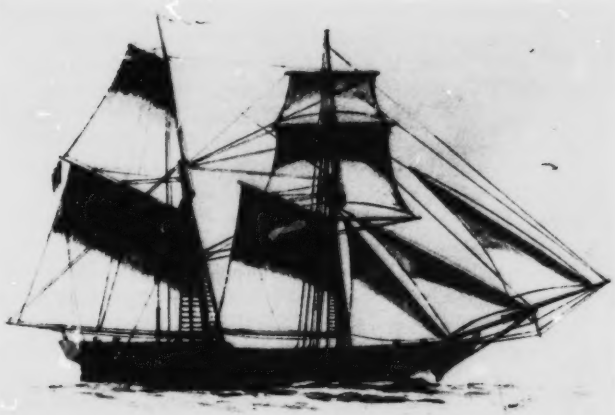
Il y avait une autre source de nuisance: les tribus indiennes qui passaient, en succession continue, pendant leur migration annuelle pour faire la pêche au saumon en amont. La curiosité poussa beaucoup d'autochtones à faire des enquêtes personnelles sur l'activité des Blancs. McMillan tenta de traiter avec eux, mais, plus d'une fois, la maraude des autochtones l'obligea à les expulser des lieux[17]. On craignait même que les Indiens constituent une sérieuse menace. Avant le débarquement de l'expédition, le bruit avait couru que les autochtones projetaient d'éliminer tout le groupe aussitôt qu'il aurait mis pied à terre[18]. Encore une fois, on croyait que certains des incendies avaient été allumés par des Indiens qui avaient l'intention de forcer la compagnie à abandonner l'établissement du fort[19].

En tenant compte de tous ces obstacles, il était un peu justifiable pour McMillan de conclure que les conditions du pays ne permettaient pas qu'on y construise des forts rapidement[20]. Dans une lettre addressée à McLoughlin datée du 15 septembre 1827, il expliqua les circonstances qui continuaient à retarder le progrès:

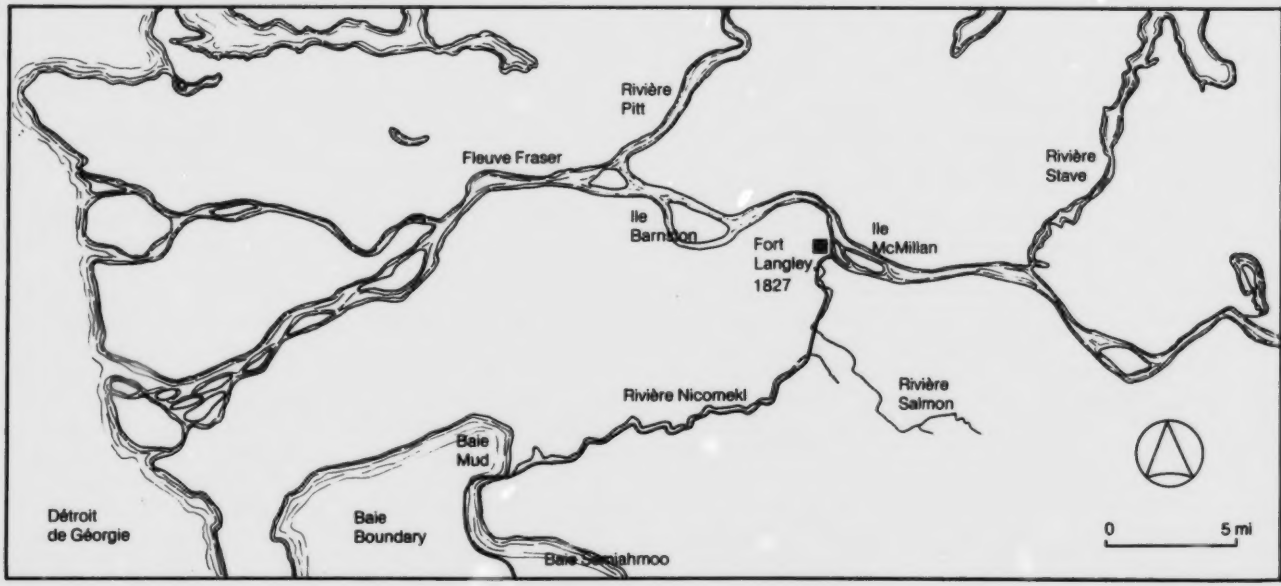
5 Le schooner *Cadboro*, 72 tonnes, un des bateaux de la Compagnie de la baie d'Hudson, 1824–1861. (*Hudson's Bay Company Archives.*)

6 Le fort Langley en 1827, expédition de McMillan en 1824. (*Carte: S. Epps.*)

5



6



Suppose yourself beginning to establish within a mile of Fort George with a few sickly Canadians, where the wood growsth [sic] *that a Man takes a day to cut down a tree perhaps not to be had within half a mile of you and then must be sawn before you can get them* [sic] *dragged to the place, and to this Indians without number and you will have some Idea of our situation.*[21]

En dépit des dérangements, le fort Langley prenait forme peu à peu. En moins d'une semaine après leur arrivée, les membres de l'expédition avaient préparé les matériaux pour la construction d'un bastion et avaient coupé les pieux qui serviraient à la construction des murs en palissade. Le 11 août, le bastion était presque terminé et deux hommes furent envoyés pour chercher de l'écorce de cèdre pour le toit[22]. La construction exigeait tellement d'écorce que l'on considéra bientôt qu'il était plus avantageux de l'acheter des Indiens qui l'échangeaient contre des boutons, des bagues et d'autres articles[23]. Le lundi 20 août, la plupart des pieux avaient été coupés et traînés jusqu'au chantier et, la journée suivante, quatre hommes commençèrent à creuser un fossé de trois pieds de profondeur pour les palissades[24]. Un deuxième bastion fut terminé le 31 août et une semaine plus tard, le 8 septembre 1827, McMillan déclarait que la palissade du fort était terminée et les portes pendues[25]. Le rectangle que formait l'intérieur du fort mesurait 40 verges de largeur sur 45 de longueur. La palissade était de 4 à 5 pouces d'épaisseur et de 15 pieds de hauteur. Les deux bastions, chacun de 12 pieds carrés, étaient construits de pièces de bois de 8 pouces d'épaisseur et avaient deux étages, celui du haut étant occupé par l'artillerie[26]. Les Indiens avaient déjà commencé à formuler des hypothèses sur la fonction des meurtrières[27] et tout l'ensemble avait une allure assez formidable, particulièrement pour ceux qui n'avaient jamais vu ce genre de construction auparavant[28].

Une fois l'enceinte terminée, le fort était suffisamment protégé pour que le *Cadboro* se retire, mais avant que le navire puisse poursuivre son excursion de traite plus au nord, il fut nécessaire de construire un entrepôt pour l'équipement du fort Langley. Le bâtiment fut terminé le 14 septembre et fut rempli immédiatement avec suffisamment de provisions, d'outils et de marchandises de traite pour durer un an[29]. Au matin du 18 septembre, au signal d'une salve de trois coups de canons tirés des nouveaux bastions, le *Cadboro* entreprit lentement son voyage de retour, laissant McMillan et 14 hommes au fort pour terminer les logements et entreprendre le commerce[30].

Il avait fallu six semaines pour construire un mur de protection, mais un autre mois devait s'écouler avant que le poste ne soit habitable. Les abris primitifs en écorce dont s'était servie la compagnie comme demeures devaient être enlevés pour faire place à des logements plus permanents[31]. La charpente extérieure de l'habitation principale fut terminée le 22 septembre et promettait d'être un logement accueillant et confortable. Ce bâtiment mesurait 30 pieds de longueur sur 15 de largeur et était divisé en deux pièces, chacune munie d'un foyer et de deux fenêtres[32]. Vers le 19 octobre, les maisons des hommes étaient presque terminées et la garnison travaillait de nouveau dans la forêt à équarrir le bois pour d'autres contructions[33]. Bien que les travaux de construction se poursuivirent au cours de l'hiver, le fort Langley fut déclaré terminé le 26 novembre. Cet après-midi-là, un mât de drapeau fut érigé dans le coin sud-est du fort; M. Annance présida au baptême de l'établissement et les hommes furent régalés pour célébrer l'événement[34].

La vie à Langley était, à bien des points de vue, semblable à celle dans les autres postes de la Compagnie de la baie d'Hudson. Les hommes étaient engagés à salaire fixe en vertu de contrats d'un ou deux ans et étaient comptables à la personne chargée de l'établissement. La paresse, l'indiscipline et la désobéissance n'étaient pas tolérées et les contrevenants étaient immédiatement fouettés ou mis aux fers[35]. Il n'y avait aucune femme blanche, mais les hommes prenaient des compagnes indiennes, pratique qui les réconciliait avec la vie dans la nature sauvage et qui aidait à parrainer des alliances favorables à la traite. De nombreuses entrées dans le journal du fort Langley indiquent que la compagnie tirait le plus d'avantages possibles de cette coutume. A une occasion, lorsqu'un Indien arriva au fort accompagné d'encore plus de femmes pour accommoder les occupants du fort, McMillan décida que ce commerce avait commencé à surpasser celui des peaux de castor et tout le parti reçut ordre de quitter les lieux[36].

De bonnes sources d'approvisionnement permirent à la garnison de vivre assez bien[37]. Les occupants du fort commencèrent à cultiver le sol et, à l'automne de 1828, la première récolte de pommes de terre apporta 2010 boisseaux[38]. Il était parfois possible de prendre de l'esturgeon; on pouvait aussi chasser le chevreuil et cueillir des baies sauvages qui croissaient en abondance[39]. Mais l'aliment principal des occupants du fort était le saumon. Au cours du mois d'août les Indiens approvisionnaient le fort en saumon frais à un prix tellement avantageux que McMillan remarqua que si les gens du fort avaient eu du sel, ils auraient pu saler n'importe quelle quantité de saumon sans s'éloigner du fort, et à un taux aussi raisonnable qu'ils pouvaient l'obtenir partout ailleurs[40]. Comme provisions d'hiver, on acheta aux Indiens assez de saumon séché pour nourrir toute la population de la Terre de Rupert[41].

La raison d'être du fort Langley était, bien sûr, la traite des fourrures. D'août 1827 à février 1828, les recettes de l'établissement s'élevaient à 938 peaux de castor et 268 peaux de loutre[42]. Le poste ne pouvait se vanter d'un tel résultat et, bien que l'on ne pouvait s'attendre à faire tellement mieux dans une si courte période de temps, il existait d'autres raisons fondamentales pour ce que McMillan considérait une bien pauvre saison.

En premier lieu, la concurrence des commerçants américains avait créé un climat qui empêchait le fort Langley de maintenir un tarif de traite uniforme[43]. Dans une lettre à son surintendant, McMillan déclara:

In consequence of the Americans having visited the Straits last Spring we found it impossible to procure Skins in that quarter except at the same rate at which these people had carried on their Trade, which will be a matter for your serious consideration, and a point on which I would wish to be made acquainted with when I next here from you.[44]

Pour expliquer la situation plus en détail, le facteur en chef ajouta: *The Indians about here laugh at us when we ask them five skins for a Blanket, and first on our arrival they all took their skins back, now we begin to get a few at the rate of 4½ beaver for a 2½ pt. Blanket. The Americans sold them 2 yards of fine thick blue duffle for 2 skins which is far finer than our duffle and nearly double the size of our Blankets, they must have sold a large quantity as all the Indians of the Gulf are supplied with that article, and should they visit once more the Sound our Trade is dished for a few years.*[45]

Si le fort Langley désirait obtenir une plus grande part du commerce côtier, il était nécessaire d'établir un tarif plus flexible. Dans sa réponse du 27 novembre, McLoughlin encouragea McMillan à adopter le prix convenant le mieux aux vues et à l'intérêt de la compagnie[46]. Cette politique de guerre des prix fut confirmée à Londres deux mois plus tard. Ayant renouvelé l'entente sur l'occupation conjointe pour une période de temps indéfinie[47], le gouverneur et le comité déclarèrent qu'il fallait faire opposition aux Américains, non pas par la violence, mais par une politique sensée et persistente de vente à meilleur marché[48]. Bien que cette politique ait été élaborée trop tard pour changer les recettes de la première saison, elle devait avoir des répercussions importantes sur l'avenir de la traite au fort Langley.

Le mode de vie des Indiens de la localité était un deuxième facteur qui influait sur les ressources du poste. Puisque la mer et le fleuve subvenaient abondamment à leurs besoins, ils étaient relativement indépendant des Blancs pour les nécessités de la vie[49]. Ce ne fut qu'après une longue période de temps que les commerçants de fourrures anglais purent créer un besoin pour les produits européens et attirer l'attention des Indiens à la traite des fourrures, seul moyen d'obtenir ces produits.

Enfin, le succès de la traite des fourrures dépendait largement des relations que le fort Langley allait établir avec les autochtones. Au cours de sa première année d'existence, le poste était constamment menacé d'extermination. Des groupes de guerriers indiens montraient leurs armes en signe de défi lorsqu'ils passaient près du fort en remontant le fleuve pour aller attaquer d'autres villages; la nuit, les Indiens lançaient des pierres aux hommes de garde[50] et certaines rumeurs parvinrent jusqu'au fort au sujet du meurtre éventuel d'hommes blancs. Un de ces rapports était vrai. Ayant amené le courrier de Noël au fort Langley, cinq hommes furent tués par les Klallams de la baie Puget au cours de leur voyage de retour au fort Vancouver[51]. Tous étaient d'avis qu'à moins que ces morts ne fussent vengées immédiatement, la sécurité et le commerce du nouveau fort seraient sérieusement ébranlés. Le 17 juin 1828, une expédition d'environ 60 hommes, sous le commandement de l'agent en chef Alexander McLeod, quitta le fort Vancouver, détruisit le village des Klallams et vengea les cinq morts[52].

Les Indiens de la vallée du Fraser aimaient menacer les commerçants de fourrures du fort Langley, mais ils passaient la plus grande partie de leur temps à se défendre eux-mêmes contre les redoutables tribus de l'île Vancouver. Lorsque deux partis de Cowitchans passèrent près du fort en route pour tuer les « Chiliquiyoyks », les 13 et 19 mars 1828, McMillan mentionna que ces hostilités maintenaient les Indiens des environs dans un tel état d'alarme continuel qu'ils ne pouvaient se préoccuper d'autre chose que de prendre soin de leur famille, ce qu'ils ne faisaient que pauvrement[53]. Il était convaincu qu'à moins que la compagnie ne les soutînt contre ces « dangereux ennemis sans loi », on ne pourrait s'attendre qu'à peu d'efforts de leur part[54].

Pendant que le fort Langley apprenait ainsi la façon de gagner la confiance des Indiens du Pacifique et de vaincre ses compétiteurs américains, Simpson entreprenait son deuxième voyage d'inspection, de la baie d'Hudson jusqu'à la côte du Pacifique. Il était accompagné d'Archibald McDonald, agent nommé pour remplacer McMillan à la tête du fort Langley, et du docteur Richard J. Hamlyn, médecin du fort Vancouver[55]. Après avoir quitté York Factory le 12 juillet 1828[56], l'expédition ne prit que deux mois pour atteindre le lac Stuart, l'une des sources du fleuve Fraser et l'emplacement du siège social du district de la Nouvelle-Calédonie[57]. C'était la première fois que Simpson visitait la Nouvelle-Calédonie et il fut heureux de constater que l'on avait déjà pris beaucoup de mesures pour donner suite aux recom-

mandations qu'il avait formulées en 1824. Aux fins d'approvisionnement, le district était maintenant relié au fleuve Columbia, *the mode of transport being from Fort Vancouver to Okanagan by Boats, from Okanagan to Alexandria by Horses, from Alexandria to Stewarts Lake by North Canoes, and From Stewart's Lake to the outposts by a variety of conveyances, vizt., large and small canoes, Horses, Dog Sledg and Men's backs.*[58]
Afin de réduire les coûts de cette route de circuit, le gouverneur croyait encore que le Fraser offrirait le mode de transport le plus efficace et il était donc déterminé à s'assurer, une fois pour toutes, de la navigabilité de ce fleuve. Au cours de son voyage de la Nouvelle-Calédonie jusqu'à l'embouchure du Fraser, il devait décider si le fort Langley deviendrait le dépôt principal de la côte nord-ouest du Pacifique.

L'expédition du gouverneur quitta le lac Stuart le 24 septembre et descendit le Fraser sur une distance d'environ 300 milles pour arriver au fort Alexandria trois jours plus tard[59]. On déclara que cette partie de la navigation était sûre et passablement bonne, l'eau abondante et le courant fort, avec beaucoup de rapides courts, mais aucun d'eux dangereux[60]. Afin d'examiner une route secondaire possible, par la rivière Thompson ainsi que par le fleuve Fraser, les membres de l'expédition se divisèrent en deux groupes. James Murray Yale, accompagné de 14 hommes dans deux canots, devait continuer à descendre le fleuve jusqu'au confluent du Fraser et de la Thompson; Simpson, avec McDonald, Hamlyn et cinq hommes, traversèrent les terres pour se rendre à Kamloops et, de là, descendirent la Thompson jusqu'au Fraser[61].

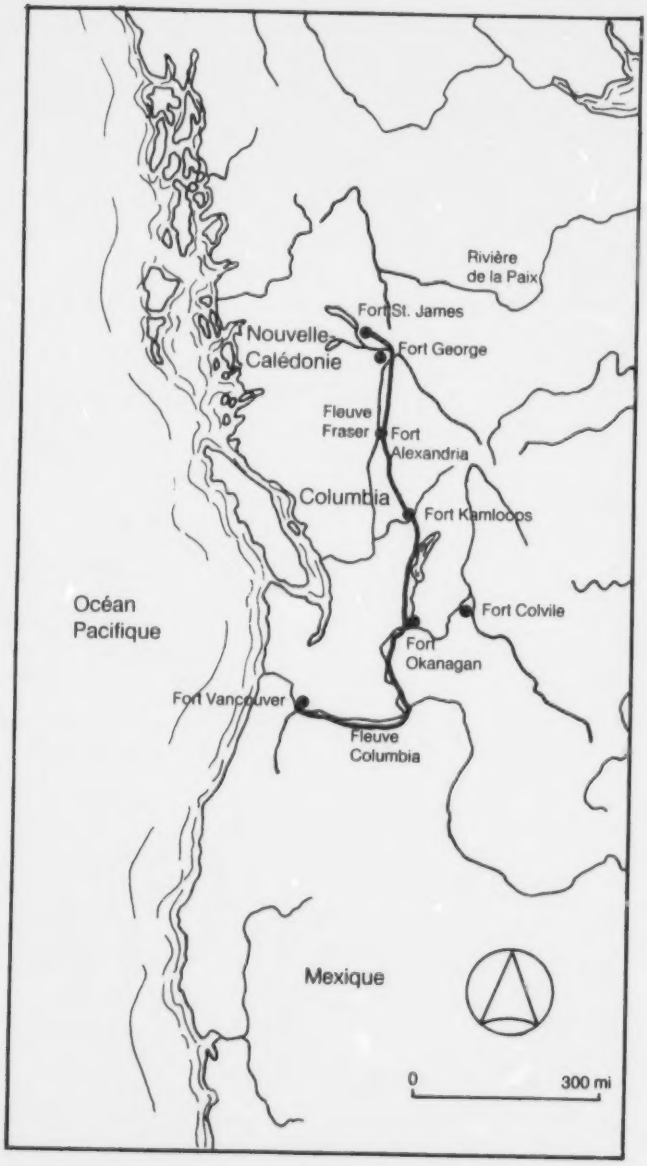
Le gouverneur jugea la rivière Thompson comme étant extrêmement dangereuse[62], sinon infranchissable. Du lac Kamloops à sa jonction avec le Fraser, la rivière était une succession croissante de rapides violents et de dalles[63]. Le groupe parvint à franchir la plupart de ces rapides, mais en franchissant le dernier selon McDonald, il fut presque submergé, car trois grosses vagues houleuses avaient rempli le canot jusqu'aux baux, et le danger augmenta lorsque dans cet état d'innavigabilité leur embarcation dut traverser un puissant remous qu'ils ne pouvaient éviter[64]. Simpson se plaignit qu'effectivement il n'y eut aucun confort possible durant tout le passage de cette turbulente rivière, car le continuel mouvement de plongée d'un rapide à l'autre les mouillait autant que s'ils s'étaient traînés dans l'eau[65]. Tout trempés, le gouverneur et ses hommes arrivèrent au confluent le matin du 8 octobre et ils y rencontrèrent Yale et ses hommes qui y campaient avec de nombreux Indiens et qui attendaient leur arrivée[66].

Le rapport de Yale sur la partie médiane du Fraser était plus encourageant. Il avait parcouru presque 300 milles à partir du fort Alexandria en empruntant sans difficulté une voie navigable étroite et rapide, ne faisant que trois portages d'une distance totale inférieure à un demi-mille[67]. Ces renseignements satisfaisaient pleinement Simpson, puisqu'ils signifiaient que près des trois quarts du fleuve Fraser étaient navigables répondant ainsi à ses aspirations. Il était maintenant nécessaire d'explorer la quatrième partie du fleuve où, craignait-on, il était possible de rencontrer de plus grandes difficultés[68].

Cette crainte se révéla bien fondée car presque immédiatement après le départ, l'aspect physique du cours d'eau et le caractère de la navigation changèrent radicalement[69]. McDonald décrivit cette partie du fleuve en détail, mais le journal de Simpson est probablement plus expressif. Le gouverneur écrivit:
The banks now erected themselves, into perpendicular Mountains of Rock from the Waters edge, the tops enveloped in clouds, and the lower parts dismal and rugged in the extreme; the descent of the Stream very rapid, the reaches short, and at the close of many of them, the Rocks . . . overhanging the foaming Waters, pent up, to from 20 to 30 yds. wide, running with immense velocity and momentarily threatening to sweep us to destruction. In many places, there was no possibility of Landing to examine the dangers to which we approached, so that we were frequently, hurried into Rapids before we could ascertain how they ought to be taken, through which the craft shot like the flight of an Arrow; into deep whirlpools which seemed to sport in twirling us about, and passing us from one to another, until their strength became exhausted by the pressure of the Stream, and leaving their water logged craft in a sinking state.[70]

C'est de cette façon que l'expédition passa la plus grande partie des deux jours, au cours desquels le rêve que chérissait Simpson pour le transport sur la côte du Pacifique fut évidemment et irrévocablement condamné. A moins de cent milles de l'embouchure du fleuve, le gouverneur fut obligé de conclure que « le Fraser ne pouvait plus être considéré comme voie praticable pour communiquer avec l'intérieur »[71]. C'est avec beaucoup de regret qu'il informa le gouverneur et le comité,
it was never wholly passed by water before, and in all probability never will again . . . altho we ran all the Rapids in safety, being perfectly light, and having three of the most skilful Bowsmen in the country, whose skill however was of little avail at times, I should consider the passage down, to be certain Death, in nine attempts out of Ten. I shall therefore no longer talk of it as a navigable stream, altho' for years past I had flattered myself with the idea, that the loss of the Columbia would in reality be of very little

7 La route de la brigade de la Compagnie de la baie d'Hudson vers l'intérieur, 1824. (*Carte: S. Epps.*)



8 Archibald McDonald, officier en charge du fort Langley de 1828 à 1833. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

consequence to the Honble. Coys, interests on this side of the Continent; but to which I now, with much concern find, it would be ruinous unless we can fall upon some other practicable route.[72]

Cette déclaration franche et alarmante faite par Simpson devait avoir une très grande influence sur le cours futur de l'aménagement de la côte du Pacifique et, en particulier, du rôle du fort Langley.

Aux alentours de 20 h, le 19 octobre 1828, les hommes de garde au nouveau fort entendirent chanter plus haut sur le Fraser et virent approcher des canots. Quelques instants plus tard, McMillan et ses hommes souhaitaient la bienvenue à leur gouverneur[73]. Ce fut un événement heureux et le petit poste était en mesure d'offrir au gouverneur et à ses compagnons de voyage le confort et le repos qu'ils avaient tant mérités. En plus de la maison principale, du logement des hommes et du magasin qui avaient été terminés à l'automne de l'année précédente, il y avait maintenant deux autres bâtiments; une bonne maison d'habitation avec une excellente cave, un grenier spacieux et deux cheminées bien finies. L'autre était un bâtiment peu élevé avec deux pièces carrées, un foyer dans chacune d'elles et un cuisine adjacente faite de dosses[74]. Un garde-manger bien garni rehaussait le confort de ces logements. A l'extérieur du fort, il y avait trois jardins de pommes de terre, semés de trente boisseaux chacun; à l'intérieur, la réserve, à l'exclusion des provisions de table, était remplie de 3000 saumons séchés, 16 tiercons de saumons salés, 3600 lb de farine, 200 lb de graisse, et 30 boisseaux de sel[75].

Simpson fut heureux de sa réception au fort Langley et de l'état respectable de l'établissement après une si courte période de temps. Il loua les efforts que le personnel du poste avait faits pour gagner la confiance des Indiens de la région[76] et pour son indépendance des produits importés[77]. Bien que son voyage sur le Fraser eût prouvé que le fort Langley ne pourrait jouer le rôle de dépôt principal, Simpson considérait que ce nouveau fort répondrait entièrement à son deuxième objectif, soit de servir d'auxiliaire important au commerce côtier[78]. Simpson mentionna ce projet dans la lettre qu'il envoya au gouverneur et au comité, dans laquelle il déclara:

I am in hopes this Post will become a valuable acquisition to the Business, and that in co-operation with the Vessel to be employed in transporting its outfits and returns, will secure the Trade of the Straits of St. Jean de Fucca and inland of Vancouvers Island, which has hitherto fallen into the hands of the Americans.[79]

Le commerce côtier

La participation de la Compagnie de la baie d'Hudson au commerce de la côte du Pacifique n'avait pas d'autre objectif que l'élimination de la concurrence russe et américaine sur la côte. Depuis plusieurs années, le commerce que faisaient les Russes avec les intermédiaires indiens sapait le commerce intérieur de la Compagnie de la baie d'Hudson au Nord. L'accord anglo-russe du 28 février 1825 prévoyait l'expansion du commerce des fourrures des Britanniques sur le continent, limitant l'activité commerciale aux îles Alexander et à une étroite bande continentale qui s'étendait du 54e degré, 40′ de latitude N. le long de la chaîne côtière jusqu'au 141e méridien et de là jusqu'à l'océan Arctique. Une autre clause était une invitation sans équivoque à bloquer le commerce côtier des Russes puisqu'elle accordait aux sujets britanniques des droits permanents de navigation libre sur les cours d'eau à l'intérieur de la bande côtière et le droit de commercer librement sur la côte pendant dix ans[1]. L'expansion du commerce côtier de la compagnie au cours de la décennie suivante fit honneur à cette invitation bien qu'elle visât les commerçants américains qui constituaient la menace la plus imminente pour le commerce de fourrures des Britanniques et contre lesquels la Compagnie de la baie d'Hudson orienta ses efforts maritimes.

Les capitaines de navires américains contre lesquels la compagnie eut à lutter s'étaient d'abord occupés de traite des fourrures avec les Indiens de la côte qui, à leur tour, faisaient des échanges avec les autochtones de l'intérieur. Contrairement à leurs rivaux russes et britanniques, les Américains n'agissaient pas au nom d'une société et effectuaient les transactions sans quitter leurs navires. Leur capital était limité et ce n'est que grâce à des périples commerciaux minutieusement préparés, reposant sur le commerce des approvisionnements, qu'ils pouvaient poursuivre leur activité commerciale. Le périple débutait ordinairement à l'automne: on équipait les caboteurs de la Nouvelle-Angleterre et de New York pour une tournée de trois ans. Contournant le cap Horn en décembre, ces caboteurs s'arrêtaient aux îles Hawaï, où ils prenaient des provisions fraîches et laissaient tout ce qui n'était pas utile pour les transactions commerciales de la première saison. Ils arrivaient sur la côte nord-ouest en mars, troquaient des fourrures à divers endroits et visitaient habituellement les établissements de la compagnie russe, dans la zone du détroit de Norfolk, où ils échangeaient des provisions contre des peaux de loutre. En septembre, ils faisaient voile au sud vers les établissements espagnols pour prendre de nouveaux approvisionnements, et quelquefois une cargaison de bois ou de saumon, ou bien ils retournaient directement aux îles Hawaï. Ils passaient l'hiver dans les îles ou allaient à Canton pour vendre les

fourrures. Ils recommençaient le même périple l'année suivante, puis dans la troisième année, se dirigeaient vers la Chine et ensuite, chargés de produits de Chine, vers la côte est des Etats-Unis[2].

La stratégie de commerce côtier élaborée par les administrateurs de la Compagnie de la baie d'Hudson au fort Vancouver en 1828 visait à exploiter deux grandes faiblesses de cette organisation: la dépendance sur les ventes à la Chine et à la Russie et le manque de capitaux. Le comité de Londres rejeta finalement la recommandation formulée en 1824 par Simpson, qui avait proposé de vendre des fourrures en Chine, parce qu'il aurait fallu traiter par l'intermédiaire de la East India Company, tout comme la Compagnie du Nord-Ouest dont l'expérience avec la Chine s'était révélée non profitable. Heureusement, le commerce avec la Chine cessa, dès 1828, d'être une menace puisque les prix des peaux étaient en train de baisser[3]. Simpson et McLoughlin espéraient détruire l'autre marché américain en concluant un accord avec les Russes pour la fourniture d'articles manufacturés et d'approvisionnements à des prix que les Américains ne pouvaient pas se permettre de concurrencer. Pendant qu'on poursuivrait les négociations, les postes de traite et les navires de la compagnie s'occuperaient activement de réduire les profits des Américains en vendant des marchandises aux Indiens de la côte à des prix inférieurs à ceux que fixaient les concurrents[4]. Situé près de la côte, le fort Langley avait juridiction sur la zone du détroit Juan de Fuca et l'intérieur de l'île Vancouver, et il fut le premier de la série de postes établis en vue d'éliminer les Américains.

La courte expérience qu'on possédait au poste du Fraser dans le domaine du commerce des fourrures sur la côte du Pacifique avait déjà démontré la futilité de maintenir un tarif fixe face à la concurrence américaine. Aussi longtemps que les caboteurs rivaux seraient dans la région, McMillan serait forcé de commercer aux prix des Américains[5]. Pour monopoliser le commerce, on devait réduire les tarifs de façon plus radicale. Même si le prix payé sur la côte pour les peaux avait atteint 50 pour 100 de la valeur du marché de Londres, la compagnie proposa d'augmenter les prix d'un autre 25 pour 100 pour tenter de déraciner l'emprise des rivaux. Simpson déclara avec confiance que les Américains ne pouvaient payer de tels prix et devraient conséquemment se retirer[6].

A partir d'octobre 1828, l'application de la politique des prix au fort Langley fut la responsabilité de l'agent en chef Archibald McDonald. Originaire de Glencoe Appin (Ecosse), McDonald était âgé d'environ 43 ans à l'époque. Avant d'entrer au service de la Compagnie de la baie d'Hudson, en 1820, il avait étudié les rudiments de la médecine et servit d'agent à Lord Selkirk dans la colonie de la rivière Rouge. Il fut envoyé au fort George, sur le Columbia, en septembre 1821, à titre de comptable. En 1826, il assuma la direction du district de la rivière Thompson et entreprit l'exploration de cette rivière et du Fraser en vue de trouver une route sûre vers l'intérieur. Selon Simpson, McDonald était un homme jovial, toujours prêt à rire et à bavarder, sa personnalité étant complètement à l'opposé de celle de l'austère McMillan: le premier, grand parleur et petit faiseur, le dernier, grand faiseur et petit parleur[7]. Mais McDonald passait néanmoins pour être bien renseigné et ses écrits ont été utiles à l'historien. Le journal qu'il tenait quotidiennement lors de son voyage de 1828 à York Factory[8] fut suivi d'une correspondance détaillée, rédigée au fort Langley, qui nous en apprend beaucoup sur la lutte pour évincer les caboteurs américains.

McDonald avait reçu l'ordre d'essayer d'acheter les fourrures des Indiens avant l'arrivée des concurrents en offrant aux Indiens des prix suffisamment intéressants pour les dissuader de garder leurs marchandises pour les Américains. En général on négociait avec les Indiens à l'emplacement même du fort, mais à l'occasion, lorsque la concurrence se faisait plus serrée, on dépêchait des équipes de traite munies de marchandises dans tous les coins de la région. L'une ou l'autre tactique supposait des relations amicales avec les Indiens, d'une part, et une abondance de marchandises appropriées, d'autre part. Au cours de ses quatre ans au fort Langley, McDonald devait éprouver des difficultés sur les deux plans.

Tout comme son prédécesseur, McDonald se rendit compte que le principal problème posé par les Indiens de la région était moins le danger qu'ils présentaient pour le fort que leur peur tenace des Yulcultas qui les rendait presque inutiles au commerce des fourrures. Au moindre signe de menace de la part de la tribu si redoutée de l'île Vancouver, les Quantlans des environs du fort venaient s'y réfugier. Lorsque cela arrivait, on pouvait dire adieu aux peaux de castor, et McDonald écrivit:
I see hunting [furs] themselves is perfectly out of the question. Their dread of the enymy is incredible – they even desist from Appearing in the water in any manner at the risk of Starvation with the Yewkaltas are reported to be near, & – that is not Seldom.[9]
McMillan en était venu à la conclusion qu'on pourrait établir de l'ordre dans les affaires commerciales si les commerçants de fourrures défendaient leurs voisins. Se basant sur cette conjecture McDonald espérait une amélioration des recettes au printemps de 1829.

Le seul et unique combat qui opposa les Blancs du fort Langley et les Indiens de la côte ouest eut lieu à l'embouchure du Fraser le 21 mars 1829. Yale, Annance et une équipe de dix hommes re-

venaient du portage Cowlitz où ils avaient confié à un messager indien une liasse de lettres et de comptes destinés au fort Vancouver. Comme ils pénétraient dans le chenal sud du delta du Fraser, ils aperçurent neuf canots, chacun contenant de 25 à 30 hommes, manifestement prêts à leur couper la route. McDonald a décrit l'affrontement de façon saisissante:

By this time everything being made snug on board and a resolution formed to rush thro' with the Flag up and a cheerful song, the Gentlement kept their eyes upon them. Finding there was no chance of decoying them or passing down with safety they instantly put about and stemmed the current . . . : no shot was fired until our people were fairly within the point and right in front of the Canoes . . . as they commenced the firing they began to approach gradually – the Boat now getting out of slack water had to contend with a brisk current along side of a steep bank, of which the Savages took immediate advantage, and the very two Canoes that first reconoitred made for the shore – a battle now becoming inevitable, the Boat also dropped to shore but from some neglect amongst themselves all were thrown into an alarming dilemma for a moment by allowing it to shear out again when but seven men had landed. These however kept the Indians below at sufficient distance until the two Gentlemen with the other men hook or by crook got ashore with the ammunition, and rendered the position taken so formidable to the blood thirsty villains, that in about 15 minutes the whole brigade of not an Indian under 240 was completely repulsed, and down the main branch into the open Gulph.[10]

La bravoure des hommes du fort Langley ne perdit rien dans le récit. McDonald savourait ce genre d'histoire et il annonça fièrement au gouverneur, aux agents en chef et facteurs en chef que tous les Indiens en deçà de la rivière étaient venus les féliciter de leur magnifique triomphe sur les invincibles Yucultas et qu'ils étaient fort désireux de devenir leurs alliés lorsque leur tour viendrait[11].

Les alliances contractées glorieusement par le fort Langley se révélèrent aussi peu bénéfiques sur le plan économique que sa politique de prix. En mars 1829, les caboteurs américains *Owhyhee* et *Convoy* arrivaient dans le Columbia dans l'intention de faire échec pendant longtemps à la Compagnie de la baie d'Hudson. Ces navires appartenaient à Josiah Marshal et Dixey Wildes, de Boston, qui commencèrent immédiatement à faire du commerce à des prix inférieurs à ceux qu'offrait la compagnie[12]. Parce que les Quantlans et les Musquams de la vallée du Fraser préféraient servir d'intermédiaires pour certaines tribus de la région de la baie Puget, comme les Klallams, plutôt que de se livrer à la chasse, les répercussions de la concurrence américaine se firent rapidement sentir au fort Langley. McDonald s'empressa de réduire le tarif d'échange qui passa de quatre et cinq peaux à deux, et de deux et demie à trois pour une couverture de deux points et demi[13]. Un jour qu'un chef sinnahome du portage Cowlitz s'était présenté, McDonald nota dans le journal du fort Langley que la quantité de couvertures troquées était plus considérable que ce qu'il n'avait jamais vu sortir d'un fort pour pareille quantité de fourrures. Pour 35 castors et 10 loutres, il avait remis 11 couvertures, une livre de fil de laiton à colliers, une livre de rassades fines et un certain nombre de plus petits présents[14].

La concurrence des prix s'accompagnait d'une concurrence semblable, sinon aussi forte, sur le plan des types de marchandises offertes. Après les solides couvertures blanches[15], l'article le plus en demande au fort Langley était le fusil. La destruction semée un peu partout par les Yulcultas, mieux armés, avait suscité chez les tribus rivales de la côte le désir de se procurer des armes à feu. McDonald soutenait que si le fort Langley n'accommodait pas les Indiens, les Américains s'en chargeraient[16]. Par conséquent, et bien qu'en théorie la compagnie reconnût l'inconvenance de ces échanges d'armes et de munitions et qu'elle gardât le taux d'échange élevé pour ces transactions (20 peaux de castor) pendant l'époque de la lutte maritime, les armes constituèrent un article d'échange important dans la guerre des prix au fort Langley et aux autres établissements côtiers.

A cause du retard des fournitures de 1829, la rivalité américaine suscita une grande anxiété au poste du Fraser. En juin 1829, la goélette dont on avait prévu l'arrivée en mars, n'était pas encore là. Les Indiens de la région du fort Langley, s'attendant à voir apparaître le navire à tout moment avec une quantité considérable de marchandises, hésitaient à se séparer de leurs fourrures[17]. McDonald réussit à persuader quelques Quantlans à échanger leurs peaux de castor, mais il n'espérait pas que le fort Langley puisse faire mieux au sud. Pour convaincre les Indiens, il faudrait sacrifier une quantité considérable de marchandises de traite. Le 17 juin, le chef traiteur nota que seul un gros stock de bonnes marchandises pourrait procurer des fourrures au poste, ajoutant comme preuve à l'appui qu'un Indien y était venu quelques jours auparavant avec une couverture obtenue d'un navire (américain) pour deux peaux de castor, laquelle couverture ne semblait aucunement de qualité inférieure[18].

Lorsque le schooner *Cadboro* arriva enfin à la mi-juillet, on se rendit compte que loin d'avoir augmenté les quantités de marchandises pour vaincre l'opposition, on n'avait même pas rempli complètement la première commande. L'insuffisance des marchandises de même que le délai d'arrivée du navire étaient dus au fait que le navire d'approvisionnement annuel de la Compa-

gnie de la baie d'Hudson avait sombré. A l'embouchure du Columbia, le 10 mars 1829, le *William and Ann* échoua sur la barre sud, entraînant la perte totale de l'équipage et de la cargaison. Le *Ganymede*, qui avait quitté Londres en même temps que le *William and Ann*, arriva sans encombre au début de mai, mais sa cargaison avait subi de grands dommages[19]. Sans réserves de marchandises, les deux petits navires *Vancouver* et *Cadboro*, aussi bien que les deux forts, Langley et Vancouver, étaient réduits à une impuissance presque totale face aux caboteurs américains[20].

Pendant le reste de l'année 1829, le poste de Langley compensa vaillamment aux insuffisances de marchandises de traite et réussit à augmenter légèrement les recettes en fourrures. Le *Cadboro* avait livré 50 couvertures seulement, mais en se procurant à l'automne quelques étoffes de laine amenées du Columbia par le portage Cowlitz, et en maintenant le tarif à deux et trois peaux par couverture, le poste de traite réussit à recueillir 1600 castors[21]. McDonald nota que le fort Langley n'avait pu songer à vendre moins cher que ses rivaux, ce qui d'ailleurs n'aurait pas été une bonne politique puisqu'il ne disposait pas des ressources nécessaires pour inviter et satisfaire des Indiens qui, là où ils vivaient, obtenaient une couverture par castor[22].

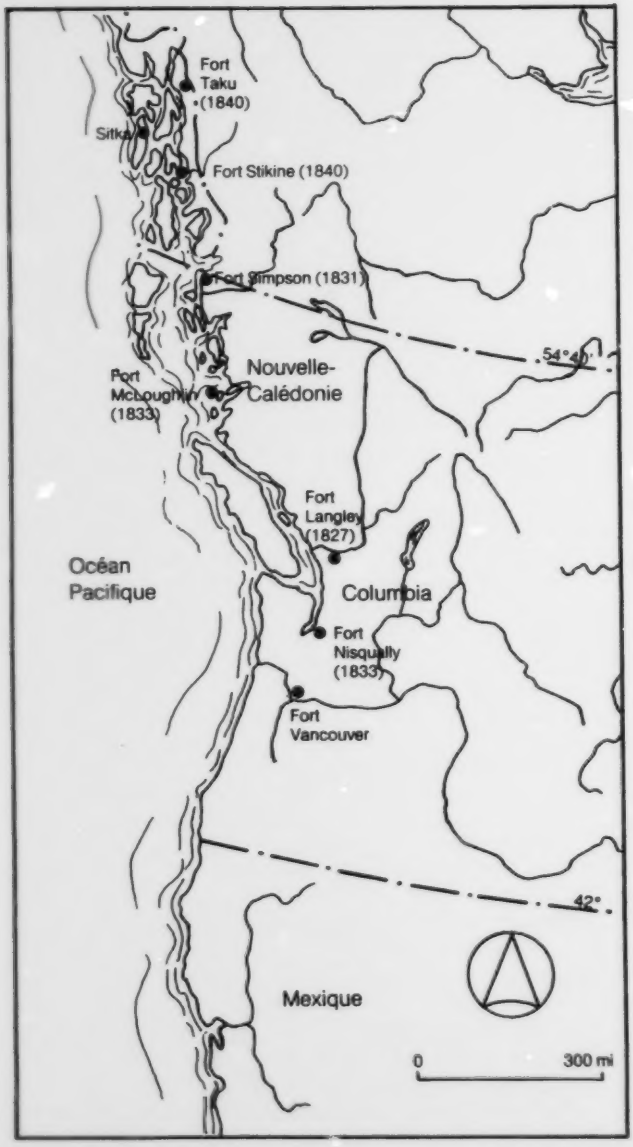
En novembre 1829, McDonald passa douze jours au fort Vancouver pour discuter avec McLoughlin des dispositions à prendre relativement au fort Langley pour l'année suivante. Deux thèmes dominèrent les discussions: la pêche au saumon et la traite des fourrures sur la côte. Lors de la construction du fort Langley, en 1827, McMillan avait entrevu des possibilités pour la salaison à grande échelle du saumon. McDonald en obtint par la traite et fit procéder à la salaison d'environ 7000 saumons en août 1829, en espérant qu'on lui assignerait un nombre suffisant de tonneliers pour produire 500 barils de saumon par année. Son enthousiasme était partagé par McLoughlin qui voyait dans le commerce du bois, du saumon et d'autres articles une source de profits supplémentaires qui les aideraient grandement à vaincre leurs adversaires. Malheureusement, une pénurie de main-d'oeuvre dans le département du Columbia nécessita une réduction de personnel au fort Langley, dont l'effectif passa de 15 à 12 employés, et une concentration des efforts vers la traite des fourrures sur la côte. En plus d'envoyer en tournée des équipes de piégeage et de traite, le fort Langley devait compenser les réductions de personnel et diriger les opérations d'un navire[23]. On attendait pour bientôt un convoi de trois navires venant d'Angleterre: l'*Isabella*, le *Dryad* et l'*Eagle*. Les deux premiers devaient servir au commerce côtier. Dès leur arrivée, le schooner *Vancouver*, qui circulait maintenant près du Columbia, devait être affecté au fort Langley pour le commerce de la zone de la baie Puget et du détroit Juan de Fuca[24].

Le naufrage d'un autre navire d'approvisionnement, l'*Isabella*, qui échoua sur le banc du Columbia en mai 1830, réduisit presque à néant l'offensive côtière de la compagnie pour une deuxième année. Bien qu'on eût réussi à sauver la cargaison, on ne disposait maintenant que d'un seul navire de rechange pour la côte, ce qui rendait impossible la construction d'un autre fort au havre Nass ou l'affectation d'un navire pour l'utilisation exclusive du fort Langley. Le projet Nass fut remis à plus tard et, en juillet, l'*Eagle*, le *Cadboro* et le *Vancouver* furent affectés à une expédition de traite vers le nord. A l'embouchure du Fraser, Mcdonald fit détacher du convoi le *Vancouver* qui reçut pour mission d'acheminer vers le fort Langley son abondante cargaison et de se diriger ensuite vers l'inlet Admiralty, New Dungeness et autres endroits pour y faire du commerce. Le schooner passa un mois dans la zone de la baie Puget, où l'agent du fort Langley, Annance, fit une concurrence radicale au capitaine Dominus, du *Owhyhee*. Le voyage se soldait par la faible quantité de 130 peaux, à un coût phénoménal – 30 peaux laissées à crédit, 55 échangées pour des vêtements et des gratifications, et 45 pour des armes. L'objectif, comme McDonald le faisait observer, n'était pas le profit. Mais Dominus avait été placé devant un défi et son commerce rendu beaucoup moins florissant[25].

Au cours des opérations de 1831, la compagnie réussit à prendre sa première forte avance sur les Américains. Le fort Simpson, établi au havre Nass au mois de mai, devint le coeur des luttes dirigées par Peter Skene Ogden pour la suprématie du commerce côtier. Ogden lançait parfois jusqu'à trois navires à la suite des caboteurs américains, en offrant deux et trois fois plus que les concurrents. Au cours de l'année, il obtint 3000 castors, constituant une perte totale de £1600[26]. Plus au sud, on apprit que l'*Owhyhee* et le *Convoy* s'étaient retirés de la course et les forts Langley et Vancouver purent remettre leurs tarifs en vigueur. Le tarif d'échange pour une couverture fut porté à deux « plus » et on repris l'ancien tarif pour les fusils, soit 20 peaux[27]. La recette annuelle du fort Langley passa de 1400 à 2500 castors, ce qui inspira cette remarque de la part d'un agent du département du Columbia: « Archy has been doing wonders at Fort Langley . . . and is not a little vain of his feat. »[28]

Le relâchement de la concurrence permit à McDonald de consacrer une plus grande partie de son temps à la salaison du saumon. En 1830, on avait produit au fort Langley 220 barils de saumon, dans des caques en si mauvais état qu'on perdit presque complètement la marinade et qu'on ne trouva aucun acheteur pour les neuf barils envoyés à titre d'essai à Monterey[29]. Cela

9 Expansion des forts du Pacifique par la Compagnie de la baie d'Hudson, 1827–1840. (*Carte: S. Epps.*)



n'empêcha pas McDonald de persister dans son entreprise, ne fût-ce que pour la consommation locale. En 1831, on produisit environ 300 barils, dont 100 furent vendus, à raison de dix dollars le baril, à un marchand en gros des îles Hawaï, qui devait les revendre à Lima[30]. En 1831-1832, Duncan Finlayson, de Oahu, déclarait que le saumon du Columbia était très populaire sur le marché des îles mais qu'on obtiendrait probablement un meilleur prix avec le poisson du Fraser. En août 1832, il expédia 380 boisseaux de sel à McDonald en vue de la production de 300 barils de saumon pour l'exportation[31].

Tandis que le fort Langley s'engageait dans une entreprise prometteuse de salaison du saumon et obtenait de beaux succès dans la traite des fourrures sur la côte, on poursuivait des discussions au sujet de nouvelles dispositions relatives au commerce du Pacifique qui risquaient de commander l'abandon du poste. En 1830–1831, une fièvre épidémique se déclara dans la vallée inférieure du Columbia, décima la population indienne et terrassa plusieurs des hommes de McLoughlin. La situation sanitaire au fort Vancouver, ajoutée aux problèmes posés par la barre du Columbia, fit ressortir la nécessité de discuter du déplacement du dépôt Columbia lors de la réunion du conseil tenue à York Factory en 1832. Bien que la responsabilité de la décision définitive fut laissée à McLoughlin, Simpson avait un plan bien précis en tête. Ses voyages de 1829 dans le département du Columbia lui avaient laissé entrevoir plusieurs emplacements dans la baie Puget qui conviendraient pour le dépôt principal. On trouvait dans cette région d'excellents ports, de belles espèces de bois et, pardessus tout, un sol fertile où l'on pourrait produire les denrées nécessaires pour le commerce côtier. Le déplacement dans la zone de la baie Puget constituait un autre avantage aux yeux de Simpson: l'élimination des dépenses du fort Langley, car, puisqu'une grande proportion des recettes de cet établissement se tiraient de la région de la baie Puget, il croyait que la compagnie pourrait s'installer là et abandonner le poste du fort Langley sans nuire à la traite[32].

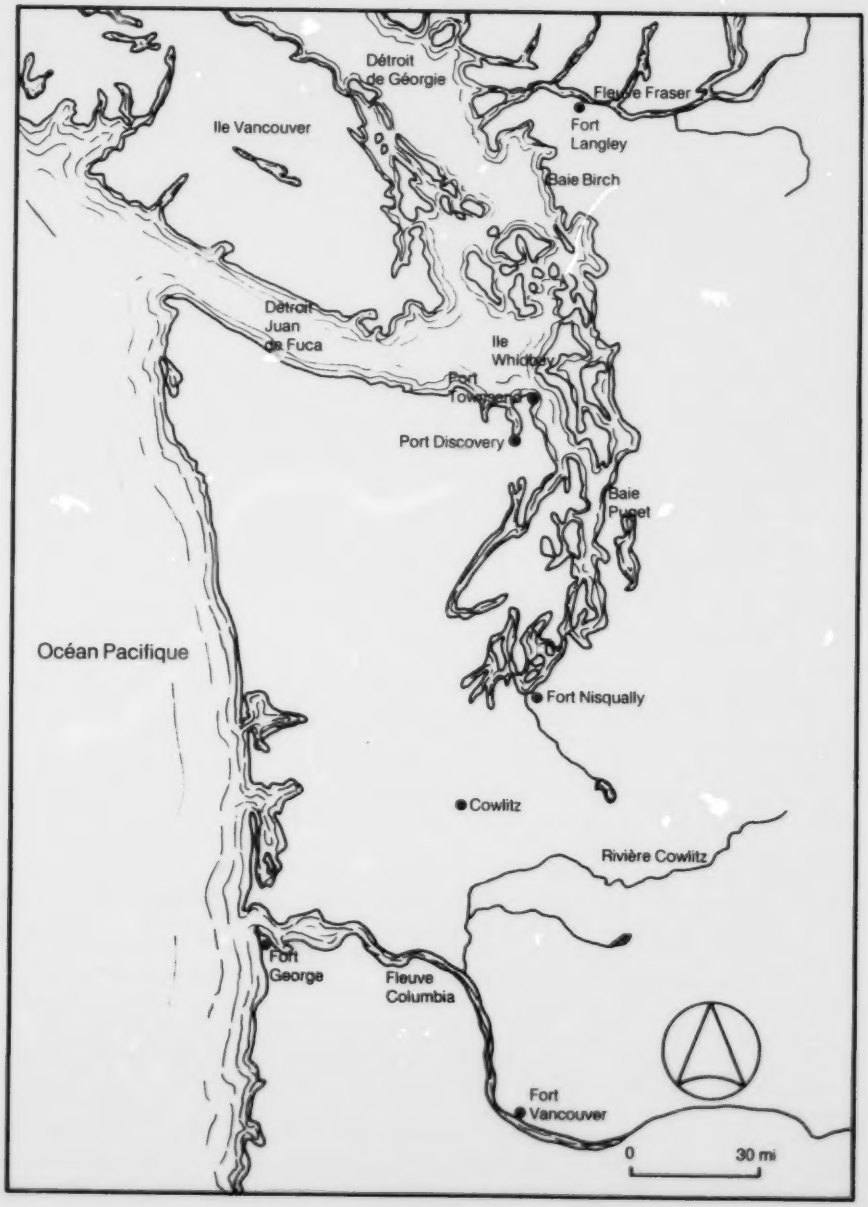
Conformément aux instructions de Simpson, McLoughlin chargea McDonald, en novembre 1832, d'étudier le pays entre la baie Puget et la rivière Nisqually pour d'abord constater si le sol convenait à la culture et à l'élevage du bétail, et ensuite examiner la situation des lieux par rapport à la navigation[33]. Le rapport de McDonald sur les conditions du sol et les ports était si favorable qu'on commença les travaux de construction dès mars 1833[34]. Ce même mois, McDonald quittait le fort Langley pour le département du Columbia, et le fort sur le Fraser fut confié à la direction de Yale[35]. McLoughlin annonça à Simpson que Yale et 13 hommes poursuivraient les activités jusqu'à ce qu'on puisse disposer d'un navire de commerce côtier pour transporter effets et personnel jusqu'au nouvel établissement appelé Nisqually[36].

Quelques mois plus tard, McLoughlin commença à douter que le fort Nisqually puisse remplacer le fort Langley. Au cours de juillet, le *Cadboro* fut autorisé à transporter une partie des effets du fort Langley, mais on retarda l'abandon définitif du fort pendant une autre année. McLoughlin écrivait le 2 juillet:
The people now at Fort Langley can carry on the Fishery but enough of Trading Articles must be left at Fort Langley to carry on the Indian trade till next spring, as we cannot yet say whether we ought to abandon or not, and when our harvest is in and the Brigade come from the other side, we will have I hope means to keep it up till next spring and carry on all our operations.[37]

L'hésitation que manifestait McLoughlin à abandonner le fort Langley venait de ce qu'il était de plus en plus convaincu de l'importance des postes de traite pour le commerce côtier. Le directeur du département du Columbia avait bien, au début, favorisé l'expansion des services maritimes, ayant même suggéré l'utilisation de bateaux à vapeur sur la côte[38], mais il en était vite venu à la conclusion qu'on pouvait faire de bonnes affaires avec moins de bateaux et plus de postes. En octobre 1832, il chargea Ogden de choisir des emplacements pour de nouveaux postes:
an important object – as a land Establishment can be maintained at much less expense; & the Company is never in want of a Gentleman to take charge of a Land Establishment, but it is extremely difficult to find Naval Officers to manage the coasting Trade.[39]
Le fort McLoughlin fut établi dans l'entrée Milbanke en 1833, la construction d'un autre fort étant prévue pour l'année suivante à la rivière Stikine. McLoughlin démontra positivement qu'on pouvait exploiter quatre forts côtiers: Langley, Nisqually, McLoughlin et Simpson, à moins de frais qu'un navire[40]. De plus, McLoughlin signala au gouverneur et au comité, en 1834, comme preuve de l'influence acquise par l'établissement de postes, qu'il suffisait de noter qu'il avait fallu la protection d'un navire et 40 hommes pour ériger le fort Langley, alors que maintenant un commis et dix hommes suffisaient à conduire toutes les affaires de cette place[41].

Et Simpson et le comité de Londres étaient d'accord avec McLoughlin sur l'importance des postes pour le commerce côtier, mais ils attachaient une importance aussi grande aux services maritimes. A la fin de l'année 1833, le gouverneur et le comité achetèrent le *Nereide*, gros brick de 240 tonnes, dans l'espoir que le bâtiment se révélerait bien adapté pour le commerce côtier[42]. En février 1834, McLoughlin apprit que le comité avait accepté la recommandation de Simpson relative à l'utilisation d'un bateau à vapeur pour la navigation dans les divers chenaux, inlets et rivières de la côte. Ils prévoyaient que le vapeur pourrait

10 Région explorée en vue d'établir un nouveau dépôt dans le département du Columbia, 1833–1838. (*Carte: S. Epps.*)



remplacer quatre navires à voile, mais entretemps cinq navires au moins sillonneraient la côte: le *Nereide*, le *Dryad* ou *Ganymede*, l'*Eagle*, le *Lama* et le *Cadboro*. Pour utiliser efficacement cette flottille, il fallait un dépôt plus accessible que ne l'était le fort Vancouver. Sur ce point, le comité décida que le fort Vancouver devait être maintenu pour servir simplement de poste de traite, de ferme et de dépôt pour les établissements intérieurs du Columbia et que le principal dépôt et l'administration centrale pour la région à l'ouest des Rocheuses devraient être déplacés au nouvel établissement de la baie Puget. Ils en vinrent à la conclusion, tout comme Simpson, que le déplacement du dépôt ferait disparaître la nécessité de conserver le fort Langley[43].

Des conditions favorables pour l'agriculture et les services maritimes influèrent sur cette décision de déplacer le dépôt à Nisqually. Le gouverneur et le comité étaient impatients de s'engager dans l'agriculture à haute échelle et, encouragés par le rapport favorable de McDonald sur le sol de Nisqually[44], estimaient qu'un dépôt à cet endroit assurerait la protection d'une telle entreprise. Lorsque l'agent en chef Francis Heron présenta plus tard une évaluation contradictoire au sujet du sol, Simpson recommanda qu'on abandonne Nisqually et Langley en faveur d'un nouvel emplacement qui réunirait des conditions favorables et pour l'agriculture et pour les services maritimes. En juillet 1834, il présenta une résolution au conseil à York Factory, que se lisait ainsi:
That a post be established at or in the neighbourhood of Whitby's island to be called Fort Langley, which is intended to answer the purposes of the Posts now occupied in Frazers River and Puget's Sound, which, on the establishment of that post are to be abandoned.[45]
Cette résolution fut suivie d'une lettre que le gouverneur et le comité adressèrent à McLoughlin lui enjoignant de nommer quelqu'un capable de juger de la qualité du sol pour étudier l'île Whidbey et l'entrée de la baie Puget[46].

Mis en face de l'abandon du fort Langley, McLoughlin défendit de nouveau son point de vue sur la stratégie du commerce côtier, selon laquelle les services maritimes perdaient leur importance au profit des postes. Peu de temps après l'arrivée du *Nereide* sur la côte du Pacifique en avril 1834, il le renvoya, jugeant qu'il ne convenait pas aux activités côtières[47]. Il s'objecta également à l'abandon des forts Langley et Nisqually en alléguant que l'île Whidbey ne présentait pas les avantages déjà reconnus à ces deux postes sur le plan de la pêche et de la traite des fourrures. Le 3 mars 1835, il écrivit à Simpson:
there is no place on the coast where Salmon is so abundant or got so cheap as at Fort Langley; and if we find a sale for Salmon it would alone more than pay the expense of keeping up that place: Nisqually is the best situation for Trade in Puget Sound, and though Whitby's Island is said to be as fine a situation for a Farm as could be desired, yet it is not conveniently situated for Trade.
Il termina en proposant de maintenir un poste distinct à ces deux endroits jusqu'à ce que la compagnie puisse voir comment ses concurrents agiraient et comment le saumon se vendrait[48].

Cet argument n'eut pas d'effet sur le gouverneur et sur le comité qui blâmèrent McLoughlin immédiatement après le retour du *Nereide* en Angleterre. En août 1835, ils écrivaient ce qui suit à McLoughlin:
Your individual opinion with respect to an energetic opposition to the Americans trading on the Coast, and the means of carrying it into effect is not in accordance with that of Governor Simpson and the Northern Council as assented to by us.[49]
Quatre mois après cette réprimande, ils lui rappelaient, sur un ton tranchant, la question du dépôt:
We have again to draw your attention to the object of removing your Principal Depot from the Columbia River to the Coast, say to Whitby's Island, Puget's Sound, or some other eligible situation, easy of access, as we consider the danger of crossing the Columbia Bar too great a risk to be run by the Annual Ships from and to England, with the Outfits and returns.[50]

Cette dernière lettre, reçue en mars 1836 par les deux nouveaux navires côtiers, le voilier *Columbia* et le vapeur *Beaver*, confirmait de façon si absolue la politique de Londres que l'abandon du fort Langley parut imminent. Toutefois, McLoughlin demeura ferme. En chargeant le facteur en chef Duncan Finlayson d'étudier les sites de Port Townsend, Port Discovery et l'île Whidbey, il était déterminé à ce que la question du dépôt n'entrave pas l'existence des forts Langley et Nisqually. Sa réponse du 15 novembre laissait supposer que le système existant était le plus économique et efficace, pour deux raisons. Premièrement, on exagérait les dangers de la barre du Columbia et, puisque le fort Vancouver devait être conservé pour servir de dépôt de l'intérieur, les navires devraient encore traverser la barre avec les approvisionnements et les produits de la traite des postes de l'intérieur; deuxièmement, un dépôt dans l'île Whidbey entraînerait des dépenses non nécessaires puisque la majorité des Indiens qui traitaient à Nisqually et à Langley ne pourraient pas s'y rendre, tandis que les frais d'exploitation du fort Langley étaient, en général, payés par l'industrie du saumon, qu'on ne pouvait pas exploiter ailleurs[51].

Le rapport de Finlayson relativement à l'île Whidbey confirma les désavantages qu'avait soulignés McLoughlin et, en définitive, convainquit Londres de garder les arrangements existants jus-

qu'à ce que l'on trouve un meilleur emplacement pour le dépôt[52]. Pendant l'été 1837, on étendit les recherches d'un nouvel emplacement jusqu'à la partie sud de l'île Vancouver[53], mais on ne pensa plus à abandonner le fort Langley. La nécessité d'approvisionner les sept vaisseaux de la flottille côtière ainsi que quatre postes[54] confirma l'importance des entreprises de pêche et d'agriculture du fort Langley. De plus en plus, les activités du poste du Fraser furent orientées dans le sens de la suggestion de Finlayson, c'est-à-dire que tout ce qui était requis en fait de provisions pour les postes sur le continent aussi bien que pour les entreprises maritimes était fourni par les forts Langley et Nisqually et livré par le bateau à vapeur[55].

Yale, qui avait assumé la responsabilité du fort Langley à la veille de son abandon quatre ans plus tôt, se vit confier la tâche de diriger les nouvelles destinées du fort Langley dans le cadre du commerce des fourrures. Agé de 39 ans, Yale avait servi la Compagnie de la baie d'Hudson pendant 22 ans, dont 16 avaient été passées à l'ouest des Rocheuses. Il avait participé à l'exploration du Fraser entre 1826 et 1828, et au service du fort Langley depuis 1828, il avait exploré tout le pays autour du Fraser inférieur et de la rivière Harrison. Bien qu'il n'eût pas beaucoup d'instruction, on disait qu'auprès des Indiens il avait beaucoup d'habileté et d'autorité. Simpson avait décrit Yale comme étant dégourdi, actif, de bonne conduite, de très petite taille, mais plein d'ardeur, et d'un courage de lion[56]. Un sens poussé du devoir et de la persévérance dans les difficultés devaient caractériser son administration du fort Langley dans les 22 années suivantes.

Depuis 1833, le salaison du saumon, la culture et l'élevage avaient pris de l'expansion sous l'administration de Yale. On produisait 200 barils de saumon salé par année. La grande prairie s'étendant à sept milles du fort fut ensemencée pour la première fois en 1834[57], et en 1835, John Work, traiteur en visite au fort, signalait que 45 acres avaient été clôturées et ensemencées: 80 boisseaux de pommes de terre, 10 boisseaux de blé, 45 boisseaux de pois, 8 boisseaux d'orge et la même quantité d'avoine et de maïs. Au fort, on consacrait 30 acres à ces mêmes cultures. Le cheptel consistait en 60 porcs et 20 têtes de gros bétail[58]. Les premiers tierçons de porc de Langley furent reçus au fort Vancouver en mai 1834[59]. Ce produit ainsi que les surplus de blé, de pois et de saumon salé, servaient à l'approvisionnement des navires et complétaient les approvisionnements des forts Nisqually et Vancouver[60].

Dès 1834, Yale et McLoughlin discutèrent de la possibilité de déplacer le fort Langley à un emplacement qui réunirait des avantages maximaux sur le plan de la pêche, de l'agriculture et de la navigation. On étudia les possibilités de l'île Lulu, à l'embouchure du Fraser, et les environs de la baie Birch, mais il se révéla que les deux endroits n'étaient pas favorables à l'agriculture[61]. Finlayson étudia et proposa un emplacement sur la rivière Salmon en 1836[62] et McLoughlin, le 16 novembre 1837, donna instruction à Yale de déménager le fort Langley à cet emplacement sur la petite rivière aussitôt que ses affaires le permettraient[63]. Yale protesta, alléguant que cela aurait des répercussions négatives sur l'industrie du saumon et sur celle des fourrures. Puisqu'en 1837 on avait produit 350 barils de saumon, en plus de la quantité nécessaire aux besoins du fort, on retarda le déplacement en attendant de nouvelles instructions[64].

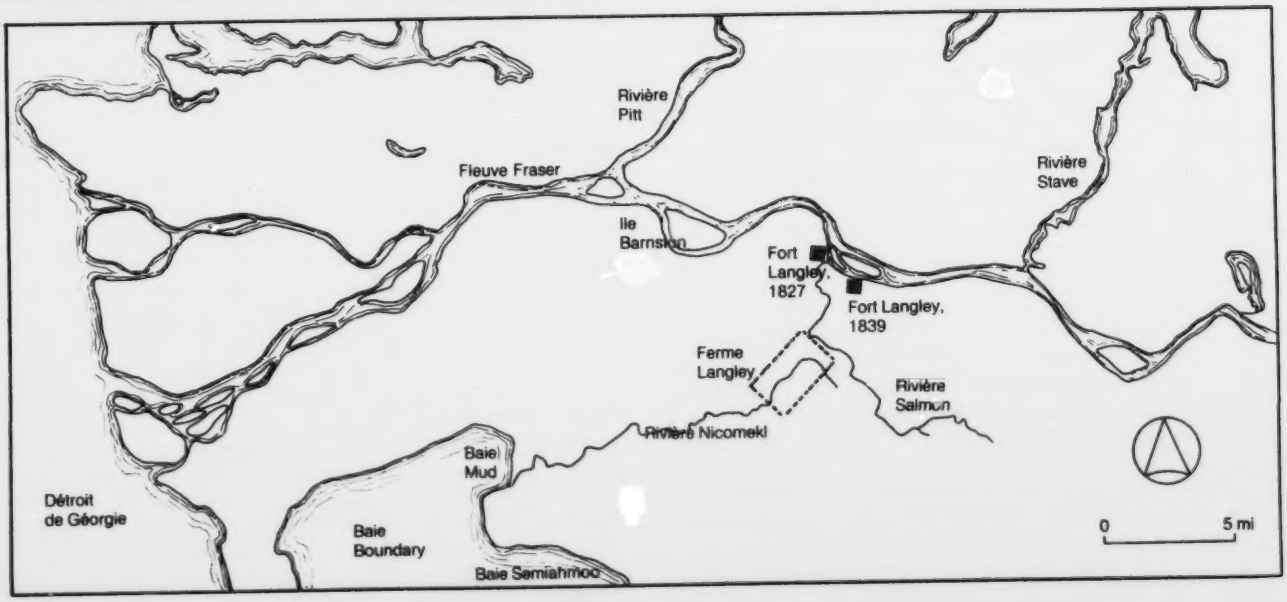
Les profits tirés des fourrures du fort Langley baissèrent après 1833. On peut dire que cette baisse, en un sens, était le résultat du succès remporté par la Compagnie de la baie d'Hudson dans sa lutte pour la suprématie du commerce côtier. En 1838, la compagnie avait pratiquement arrêté les Américains et étendu ses activités commerciales à presque tous les endroits accessibles de la côte, aussi loin que la limite du territoire de l'entreprise russe. Un agent nota qu'à cause de cette occupation connexe des divers établissements, des services maritimes et de la grande étendue du territoire, on ne pouvait accroître les affaires d'un poste qu'au détriment d'un autre poste[65]. Yale attribuait les faibles recettes de 1837 aux interventions du vapeur *Beaver*. L'équipage de ce navire échangeait des fusils et des munitions avec les Coquilts des îles de la Reine-Charlotte, qui, à leur tour, vendaient ces articles aux Indiens du fort Langley, à des prix inférieurs à ceux du poste. Pour éviter que les recettes ne continuent à baisser, on dépêcha des équipes du fort Langley et on suspendit la vente de munitions et d'armes à feu dans les environs[66]. Pour la compagnie, les fourrures constituaient la source de profits la plus désirable[67], mais il était évident que la survivance du fort Langley avait été assurée par sa fonction d'approvisionnement et qu'il était indispensable de diversifier le commerce côtier. Dès 1838, la compagnie, au moyen de sa politique de réduction des prix, avait réussi à briser l'emprise des navires américains sur les Indiens de la côte, mais elle n'avait pas encore établi le monopole qu'elle souhaitait. Comme prévu, l'élimination de la concurrence exigeait qu'on se lance dans le commerce des approvisionnements qui rendait profitable pour les Etats-Unis les visites de leurs navires sur la côte. L'importance du commerce extérieur comme source de profits supplémentaires fut reconnue par l'établissement d'une filiale de la compagnie aux îles Hawaï en 1833[68]. Mais les exportations vers les établissements russes soutenaient les Américains. A partir de 1828, la Compagnie de la baie d'Hudson inonda les Russes d'offres d'approvisionnement d'articles manufacturés en Angleterre et de produits du département du Columbia comme le grain,

11 James Murray Yale, officier en charge du fort Langley de 1833 à 1859. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

12 Le fort Langley en 1839, et la ferme Langley. (*Carte: S. Epps.*)

11

12



le boeuf et le porc. La compagnie russe d'Amérique considérait la compagnie anglaise comme la plus grande menace à son commerce et elle résista à ces propositions pendant près de dix ans. Enfin, en 1838, le désir mutuel d'exclure les Américains et le problème posé par l'instabilité des approvisionnements incitèrent les Russes à envisager une entente[69]. Dans l'expectative d'un traité commercial, McLoughlin fut mandé à Londres pour participer à la planification des projets du département du Columbia[70].

Lorsque McLoughlin quitta le fort Vancouver, en mars 1838, on établissait des plans au fort Langley pour accroître les pêcheries et s'occuper attentivement de l'élevage des cochons pour la production du lard salé[71]. La question de nouvelles installations pour ces activités fut de nouveau soulevée par James Douglas, l'agent nommé à la tête du département du Columbia pendant l'absence de McLoughlin. En prévoyant que dans quelques années le fort Langley fournirait toutes les provisions de lard salé requises pour la côte, Douglas écrivit à Yale le 21 novembre 1838 en lui disant que le nouvel emplacement du fort devait convenir à la fois au commerce des fourrures et du saumon, et offrir des facilités pour la culture et la navigation. En fin de compte, l'industrie de la pêche fut le principal critère sur lequel on se fonda pour le déplacement. Dans la conclusion de sa lettre, Douglas prédisait l'avenir du fort Langley en déclarant qu'il ne fallait pas sacrifier le commerce du saumon, car il rapporterait toujours des recettes importantes et à moins de peines et de dépenses que la culture[72].

Au printemps de 1839, on construisit un nouveau fort Langley du côté sud du Fraser, à deux milles et demi en amont du premier poste. Les travaux de déménagement furent terminés le 25 juin[73] et portés à la connaissance du gouverneur et du comité par une lettre de Douglas datée du 14 octobre 1839 et qui déclarait:
We have abandoned the old Langley establishment which was in a delapidated state, as well as inconvenient in some respects for the business, and removed all effects, into a new fort built a few miles higher up on the banks of Fraser's River, the stockades of which, four block houses, and nearly all the necessary buildings are now erected. It is fully as convenient for the fur and Salmon trade, as the former site and, moreoever, possesses the important and desirable advantage of being much nearer the farm.[74]

L'établissement du nouveau fort Langley, justifié par ses pêcheries et ses activités agricoles, constitua un point tournant dans les entreprises de la Compagnie de la baie d'Hudson sur la côte du Pacifique, et mettait fin à l'ère de la concurrence au cours de laquelle la compagnie avait établi des postes strictement pour les profits tirés de la traite des fourrures. Dans la nouvelle ère du monopole, les cultures et la salaison du poisson étaient considérées non seulement comme fonctions de soutien de la traite des fourrures mais également comme des entreprises commerciales valables en elles-mêmes. On attachait une importance particulière aux postes accessibles aux services maritimes et bientôt le blé, le beurre, le saumon et les autres produits du fort Langley devinrent des éléments importants d'un commerce très diversifié sur toute la côte du Pacifique.

L'exploitation agricole et de pêcheries

Le contrat conclu en 1839 entre la Compagnie de la baie d'Hudson et la compagnie russe d'Amérique supprimait le marché américain des approvisionnements et donnait à la Compagnie de la baie d'Hudson le monopole du commerce côtier, monopole qu'elle cherchait à obtenir depuis près de 20 ans. En vertu des dispositions de l'entente, les Russes louaient aux commerçants de fourrures anglais, pour une période de dix ans à compter du 1er juin 1840, la bande côtière sur le continent au nord du cap Spencer pour un loyer annuel de 2000 peaux de loutre de rivière à poil d'hiver. La Compagnie de la baie d'Hudson acceptait de transporter d'Angleterre des articles de fabrication locale que voulaient les colonies russes, de vendre aux Russes une plus grande quantité de loutres et de leur fournir des approvisionnements de denrées alimentaires, notamment du blé, des haricots, de l'orge, du beurre, du boeuf et du jambon. Afin d'assurer la production des approvisionnements nécessaires, ainsi que de faire respecter les droits de l'Angleterre sur l'Orégon en développant l'agriculture, la Compagnie de la baie d'Hudson créa la Puget's Sound Agricultural Company (ci-après compagnie agricole) et en fit une entreprise satellite. Pendant toute la durée du contrat cependant, les fermes du fort Nisqually et du portage Cowlitz de la compagnie agricole comptaient sur l'aide des fermes de la compagnie mère du fort Vancouver et du fort Langley pour la production agricole destinée à la Russie[1]. Simpson avait partiellement prévu ce rôle de la ferme du fort Langley dans une lettre envoyée à Yale le 20 juin 1839.

The success that has attended our exertions on the Coast north of the Columbia, both ashore and afloat, says much for all that have been engaged therein, and no sooner were we enabled to direct our attention to the operations of the Russians by driving the Americans from the Field, than we have carried our point with the former, likewise by a commercial treaty . . . By that treaty we are bound to deliver a considerable quantity of Country produce annually: the only part of it we are likely to have difficulty in fulfulling in reference to the article of Butter, but you must lay your willing hand to the Churn, and see if you cannot render yourself as conspicuous in that way as in the production of Pork, the curing of Salmon, and the other . . . duties in which you have been from time to time engaged.[2]

Dès qu'il revint au Pacifique à la fin de 1839, McLoughlin prit des mesures visant à promouvoir l'industrie laitière et d'autres activités agricoles au fort Langley. Durant une visite personnelle au nouveau fort au cours de la première semaine de décembre, le docteur publia des instructions détaillées pour l'élevage et la culture de l'année suivante. Il amena avec lui à bord du *Beaver* 29 vaches laitières afin d'accroître le troupeau du fort Langley, ainsi qu'une famille anglaise chargée de s'occuper de l'une des deux laiteries à établir immédiatement[3]. On allait affecter deux charrues au labourage constant de nouvelles terres, semer l'avoine en février, le blé de printemps à la fin d'avril, les haricots à la mi-mai et l'orge le 1er juin au plus tard. Une superficie d'une vingtaine d'acres serait consacrée à la culture de la fléole des prés et elle serait clôturée pour la protéger contre le bétail; on sèmerait des pommes de terre le plus tôt possible sur une superficie équivalente et on préparerait la terre pour le trèfle. Enfin, on devrait construire des bâtiments de ferme supplémentaires, plus particulièrement une étable de 50 pieds sur 30, des hangars dans les champs pour le grain et un hangar pour remiser les charrues et les charrettes[4].

Déjà chargé de ravitailler les forts et les navires côtiers, Yale se trouva légèrement vexé de cet ordre de travail et avoua sa contrariété à Simpson, lui écrivant que

Chief Factor McLoughlin favored us with a visit last month on board the steamer, and brought 29 Wild California Cows with which he seemed to think we would be able to make 40 Cwt Butter. I wish we may but doubt it very much and had a mind to ask what quantity was salted at Fort Vancouver in 1827/28 when he made us eat our cakes without butter. I do not believe it exceeded 10 cwt. I shall not presume to express my humble opinion in regard to the Treaty with the Russians but judging of their consequence only from the quantity of Butter they require one would certainly believe them to be very formidable.

Quant à la culture, Yale souligna le climat variable du fort Langley et laissa entendre que, sur ce point, McLoughlin s'était fait une trop haute opinion de la facilité d'exploitation agricole à la rivière Fraser[5].

Il advint cependant que ce ne sont pas les conditions atmosphériques qui furent la plus grande menace pour la production agricole du fort Langley en 1840, mais plutôt la destruction totale du fort par les flammes dans la nuit du 11 avril. L'incendie se déclara dans l'atelier du forgeron et, le vent aidant, se propagea à tous les bâtiments de ce côté peu après qu'on l'eût remarqué. Comme les flammes avançaient vers les côtés encore debout, on tenta un ultime effort afin de sauver la grande maison, mais en vain. En quelques minutes, maisons, outils, meubles, douves séchées étaient ravagés et réduits en un amas de décombres fumants. Le désastre était imputable à la négligence d'un nouveau du nom de Brulé qui avait eu la permission, jusqu'à ce qu'il ait terminé sa maison (la dernière nécessaire pour terminer le fort), de faire ses repas dans l'atelier du forgeron et de dormir dans l'un des bastions. Il avait oublié d'éteindre le feu avant d'aller dormir.

Par ce désastre, la compagnie a subi des pertes de £958 en fourrures et de £404 en vivres et en approvisionnements, en plus de la valeur de la propriété non évaluée et des pertes causées par l'interruption des affaires[6].

Cet incendie démontra très clairement l'importance vitale que revêtait la ferme de Langley dans l'exploitation efficace de l'entreprise du Pacifique de la Compagnie de la baie d'Hudson. Conformément à la clause 1 du contrat passé avec la Russie, la compagnie se proposait d'acquérir, dans le courant de l'été de 1840, le fort de l'entreprise russe situé à l'embouchure de la rivière Stikine et d'établir un poste de traite sur la rivière Taku[7]. Langley devait approvisionner ces postes en saumon, porc, boeuf et beurre. Ainsi, lorsque Douglas, qui remontait vers la Stikine à la fin d'avril, apprit l'incendie du fort Langley, il manifesta une grande inquiétude, se demandant si la compagnie pourrait réaliser tous ses plans. Il écrivait alors:

In a series of dependent and connected operations, when an important link is broken, harassing delays, difficulties and absolute disappointment are generally speaking the too certain results . . . we were for instance depending on Fort Langley for salt provisions, which cannot now be furnished . . . therefore, unless some fortunate accident throws provisions in our way we must be compelled to defer the occupation of Taako [sic] *to another year.*

Douglas terminait en inférant que les navires de la côte seraient les plus atteints par cette catastrophe, car sans un revirement complet des projets on ne pourrait les approvisionner efficacement avant juin 1841, et qu'il n'y avait aucune chance que leurs vivres durent jusqu'à cette date[8].

Heureusement, lorsque le 1er mai Douglas arriva au fort Langley, Yale avait vu à neutraliser les pires effets du désastre. On avait déjà construit une petite palissade mesurant 108 pieds sur 70 pour assurer la sécurité du personnel du fort Langley et, pendant le séjour de Douglas, on termina la construction d'un bastion et équarrit les parties des murs, les lisses et les poutres pour un nouveau bâtiment de 48 pieds sur 24[9]. Yale ne fit que deux demandes à Douglas: qu'il lui fournisse six bonnes haches et qu'il quitte les lieux le plus vite possible[10]. L'officier en charge du fort Langley était déterminé à faire comme si rien ne s'était passé. En juillet, il était en mesure de déclarer à McLoughlin que malgré l'incendie, presque tout ce qui pouvait être fait en matière d'agriculture avait été accompli. En plus de l'orge, des haricots et de l'avoine semés avant l'incendie, plus de 304 boisseaux de blé et 500 boisseaux de pommes de terre avaient été plantés[11]. Le fort fournit assez de provisions pour permettre à Douglas de créer le poste sur la Taku et, d'après les nouvelles apportées par le vapeur de la compagnie, les navires sur la côte semblaient n'avoir à peu près pas souffert. Pour approvisionner l'expédition de 1840, le fort Langley fournit au *Beaver* 30 barils de porc salé (de 200 livres chacun), 1451 livres de porc frais, 225 boisseaux de pommes de terre, 2 tonnelets de beurre salé (de 125 livres chacun) et une foule d'autres provisions: saumon, venaison, canards, haricots et orge[12].

La détermination de Yale de maintenir les services du fort Langley peut venir de ce qu'il croyait à une conspiration administrative visant à diminuer l'importance du fort. Cette conviction, exprimée en premier lieu par sa condamnation du *Beaver* pour être intervenu dans le commerce des fourrures du fort Langley, s'exprimait alors par son attitude face au bétail. Au cours de l'année qui suivit la visite de McLoughlin en décembre 1839, le troupeau de Langley avait augmenté et se composait de 4 taureaux, 17 vaches, 19 vaches pleines, 10 boeufs de trait, 3 bouvillons (de 2 ans), 7 bouvillons (d'un an), une génisse (d'un an) et 30 veaux de l'année (seulement 10 de sevrés)[13]. Après l'incendie, McLoughlin conclut que le fort Langley ne pouvait subvenir aux besoins de plus de bétail que nécessaire pour les deux laiteries et les travaux du poste, et il ordonna donc à Douglas de se débarasser d'autant de jeunes bêtes que le vapeur pourrait en contenir[14]. Yale protesta énergiquement, soutenant qu'il avait assez de nourriture pour trois fois ce nombre d'animaux, mais, relata Douglas, ce que Yale voulait ne fut pas considéré[15]. Onze bêtes, les seules jeunes bêtes dont on pouvait se passer sans risque, partirent en septembre et plusieurs génisses en décembre[16].

Les laiteries de Langley fondées en 1840 eurent une hausse progressive de production, fournissant un cinquième à une demie du volume de beurre exigé par le contrat russe. La Compagnie de la baie d'Hudson s'était à l'origine engagée à fournir 160 quintaux par année, mais la faible qualité des vaches laitières sur la côte du Pacifique et la difficulté que l'on prévoyait résulter du fait de fournir immédiatement cette quantité, avaient mené à une entente modifiée pour 30 quintaux jusqu'à ce qu'il soit possible d'augmenter la quantité[17]. Langley avait produit 1120 des 5448 livres de beurre salé envoyées à la compagnie russe en 1843 et 8 quintaux ½ des 41 envoyés en 1844[18]. En 1847, son exportation de 31 tonnelets de beurre salé (chacun contenant 56 livres ou environ un demi-quintal) constitua la moitié des exportations totales expédiées aux Russes[19].

Les têtes de bétail du fort Langley ne servaient pas toutes à la production laitière. Même si l'on avait exploité les fermes du fort Nisqually et de Cowlitz de la compagnie agricole de la baie Puget en tant que principaux producteurs de boeuf pour la Russie, le fort Langley élevait un peu de bétail pour l'approvisionnement du

fort et des navires[20]. Pendant plusieurs années, on garda au fort Langley entre 16 et 22 boeufs pour le travail de la ferme; après 1845, ce nombre quintupla presque. Manifestement, l'élevage du boeuf, l'industrie laitière et les travaux du poste exigeaient plus que les 53 têtes de bétail de 1840. Dans leur rapport de 1845 sur le Pacifique, les lieutenants Warre et Vavasour enregistrèrent 195 bovins au fort Langley[21]. L'inventaire total de 1848 était de 366.

Au cours de cette décennie, les porcs constituaient toujours le plus important troupeau d'animaux du fort Langley. On en gardait, selon les inventaires des années 1840 à 1848, à peu près toujours entre 200 et 250. Le porc, frais ou salé, empaqueté dans des barils d'une capacité d'environ 200 livres chacun, servait d'approvisionnement aux navires côtiers. Un approvisionnement annuel type était celui de 1841 qui fournit au vapeur *Beaver* 15 barils de porc salé et 350 livres de porc frais et au schooner *Cadboro* 4 tierçons de porc et 200 livres de porc frais[22]. Bien que le porc du fort Langley était un élément essentiel de la nourriture des équipages de la compagnie, McLoughlin le considérait impropre à vendre aux colons près du fleuve Columbia[23].

La culture extensive était un corollaire important de l'élevage pour la production laitière sur une grande échelle et de l'élevage du boeuf et du porc, et elle avait également pour but de produire une partie du blé promis par le contrat passé avec les Russes.

Les instructions données par McLoughlin en décembre 1839 exigeaient, comme objectif de l'expansion, de travailler chaque année à agrandir le pré, pour que toute la plaine en vienne à être couverte d'herbages étrangers[24]. En plus des grains usuels (comme la fléole des prés, le blé et l'orge), on envoya du fort Vancouver des graines de betterave fourragère, de moutarde, de trèfle des près et de saponaire des vaches. Les haricots et les pommes de terre constituaient les autres récoltes importantes[25]. La majeure partie du sol ensemencé se trouvait dans la plaine ou prairie un mille plus bas, au sud du fort, bien qu'il y eut 60 acres de sol alluvial et gras au fort[26] et qu'il est probable que de 30 à 40 acres y aient été ensemencées. Selon Yale, dès 1844, le fort Langley avait une plus grande superficie de terre cultivée qu'il n'était possible de labourer dans le cours d'une saison[27]. Le rapport de Warre et Vavasour de l'année suivante faisait mention d'un total de 240 acres cultivées[28].

Cette entreprise agricole s'avéra seulement une réussite modérée. Yale considérait que les recettes des efforts de la première année étaient bien pauvres[29] et un bilan de la récolte du fort Langley consigné par Douglas le 22 septembre 1840 semble confirmer cette opinion[30]:

	Semence	Récolte calculée
Blé d'automne	100 boisseaux	500 faible
Blé de printemps	25 boisseaux	250 bonne
Orge	70 boisseaux	250 faible
Haricots	75 boisseaux	600 faible
Avoine	40 boisseaux	500 abondante

Après 1840, le degré d'amélioration variait avec chaque récolte. Le blé d'hiver était presque un échec total chaque année[31]. La récolte de 1844, de 500 boisseaux d'orge, 760 boisseaux de haricots et 800 d'avoine[32], indiquait que la production de ces denrées était légèrement supérieure à celle de 1840. Seules celles des pommes de terre et du blé de printemps étaient cotées tolérables. On récolta plus de 4000 boisseaux de pommes de terre en 1844 et, de 1843 à 1847, une production constante de plus de 1000 boisseaux de blé de printemps fut assurée chaque année[33].

A la différence de l'industrie laitière et de l'élevage du porc, la culture au fort Langley resta en marge de l'expansion agricole de la compagnie sur la côte du Pacifique. Il est vrai qu'en au moins trois ans le blé de printemps du fort Langley fut exporté à la compagnie russe - 1575 boisseaux ou 829-29/126 fanégas (de 66 livres ½ chacune) en 1844, 1000 boisseaux en 1845 et près de 800 en 1846[34]. Néanmoins, McLoughlin estimait en 1843 que le département du Columbia avait besoin de 15 300 boisseaux de blé pour satisfaire à ses propres besoins et aux exigences de l'exportation. De cette quantité, le fort Vancouver produisit 3000 boisseaux et Cowlitz 5000[35]. Les haricots, l'orge et les pommes de terre excédentaires du fort Langley furent envoyés comme provisions et comme semences aux fermes de Nisqually et de Cowlitz de la compagnie agricole de la baie Puget et à la ferme de la Compagnie de la baie d'Hudson au fort Victoria, établie sur l'île Vancouver en 1843[36]. Le succès de la culture à ces endroits accentua les désavantages de la culture à Langley. Finalement, le climat inquiétant et le désir de promouvoir la pêche incitèrent la compagnie à abandonner toutes les cultures inutiles à l'élevage ou aux rations du personnel.

Les pluies du printemps et de l'automne furent les principales conditions atmosphériques nuisibles à la culture. Au cours de la saison de croissance des récoltes, le soleil et des précipitations modérées se conjuguaient au sol riche et fertile de la prairie du fort Langley pour créer des champs de toute beauté. Malheureusement, les pluies qui inondaient les champs enfoncés rendaient les semences du printemps trop incertaines et au temps de la récolte, faisaient pourrir le grain dans le sol avant que l'on puisse le couper ou le rentrer. Yale pensait que l'on résoudrait partiellement le problème en embauchant de meilleurs fermiers et en achetant plus de matériel. Il écrivait à Simpson en 1842:

the fit Season here for ploughing, sowing and harvest is very short and to surmount these disadvantages as much as possible, we would require an extra number of Horses, and a few expert Hands, men possessing more knowledge of farming, at least sense enough to acquire it in a short time . . . in exchange for a few more here.[37]

En 1844, Yale (qui venait d'être promu au poste d'agent en chef) notait que le fort Langley continuait à être mal pourvu de moyens pour obvier à ces difficultés locales qui, avec quelques chevaux de plus, auraient pu, jusqu'à un certain degré, être aplanies[38].

En 1845, l'espoir qu'entretenait l'agent en charge du fort Langley d'améliorer la culture par divers moyens avait cédé le pas à la simple condamnation du climat au fort Langley, vue que partageaient ses surveillants. Au cours de l'été de 1845, près des deux tiers de la production totale de la compagnie dans la ferme étaient soit endommagés ou complètement perdus en raison des pluies incessantes du mois d'août[39]. Lorsque l'année suivante les récoltes subirent le même sort, les facteurs en chef Ogden et Douglas conclurent que le climat au fort Langley ne convenait pas à l'agriculture, car la saison pluvieuse s'installait de bonne heure et le temps variable de la saison de la moisson rendait toujours la rentrée des récoltes plus ou moins difficile[40].

La décision de la compagnie d'étendre l'entreprise de salaison du saumon mit effectivement fin à la première incursion du fort Langley dans le domaine de l'agriculture extensive. Comme le temps de la récolte et celui de la remonte du saumon coïncidaient en août et dans les premières semaines de septembre, il fallait faire un choix pour l'affectation des ressources en main-d'oeuvre. Douglas et Ogden conclurent que l'effectif de Langley, composé de 18 hommes, avait tellement d'autres tâches à remplir que, exclusion faite pour la nourriture du fort, la ferme n'était vraiment pas avantageuse[41]. Cette décision était résumée dans la lettre de Yale à Simpson en date du 25 novembre 1847.

The business of Farming at Frasers River being exceedingly precarious and disadvantageous, has been by the advice of Mr. Chief Factor Douglas, in a great degree superseded, with a view to the further prosecution of the Salmon trade, which commences with the harvest, and it is quite impossible to attend fully to both at the same time.[42]

On connut également des difficultés agricoles au fort Vancouver et à Cowlitz et, deux ans plus tard, le renouvellement du contrat avec la Russie suspendit la clause qui avait donné une impulsion spéciale à l'expansion agricole de Langley[43].

Au cours des années 1830, la production de saumon salé au fort Langley se limitait à l'approvisionnement des postes et des navires de la compagnie et était orientée en deuxième lieu vers le marché. Au moment de la construction du nouveau fort en 1840, les fourrures surpassaient encore en valeur le saumon en tant qu'article de commerce, les recettes annuelles en fourrures totalisant environ £ 2500: 400 barils de saumon en saumure pour la vente ne rapportaient qu'environ £800[44]. Au début des années 1840 cependant, la compagnie orienta ses efforts vers la commercialisation d'une plus grande quantité de produits du district du Columbia dans les îles hawaïennes et le succès particulier que connut le saumon de Langley attira l'attention sur la mise sur pied d'une industrie d'exportation commerciale à partir du Fraser. Dès 1848, le saumon avait surpassé les fourrures dans la colonne créditrice du grand livre du fort Langley et le poste entreprit une carrière de plus gros exportateur de saumon sur la côte du Pacifique.

La domination du commerce côtier, qui fut assurée à la Compagnie de la baie d'Hudson par le contrat de 1839 avec la Russie, a non seulement assuré la sécurité du commerce intérieur des fourrures, mais elle lui a également donné une plus grande liberté de développer un vaste commerce de transport dans tout le Pacifique. Le contrat en tant que tel assurait un marché pour plusieurs produits agricoles et il semblait logique d'utiliser de façon profitable les navires servant à leur transport en les chargeant également d'une variété de produits du Columbia à vendre ailleurs. Les îles hawaïennes étaient la principale escale ainsi que le marché traditionnel pour le bois, le saumon et les autres produits du Columbia. Après avoir étudié les possibilités commerciales de ce côté au cours d'une visite en 1841–1842, Simpson proposa que l'agence de la compagnie à Oahu dirige une entreprise élargie[45]. Il s'enthousiasmait pour les possibilités de ce marché.

The business of this place is increasing from year to year, principally dependent on the whalers & other vessels that rendezvous here, which may be estimated at about 120 sail per annum. These shipping require supplies of various kinds which affords a market to a considerable extent; & as many of the natives are employed in Whaling, Pearl Fishing, in California & the Columbia, bringing the produce of their labors home, which finds circulation throughout the Islands, they afford a further market. This port is moreover becoming an entrepôt for a portion of the South American, California, Manilla and China markets.[46]

Simpson avait hâte de promouvoir le commerce d'une variété de produits comme le bois, la farine, la laine et le cuir, mais ce fut sur le saumon qu'il insista le plus. Avant de partir pour les îles, Douglas l'informa que la pêche au saumon en 1841 au fort Langley avait été meilleure que jamais, la production s'élevant à 540 barils[47]. A Oahu, Simpson apprit que le saumon se vendait bien au prix de $10 à $12 le baril de 180 livres[48]. Ces renseignements

et le fait de savoir que le saumon était depuis longtemps la principale denrée des Indiens et des marchands de fourrures sur la côte du Pacifique amenèrent Simpson à conclure que comme activité croissante et source presque inépuisable de commerce, la pêche au saumon de cette région méritait qu'on s'y intéresse très attentivement[49].

En 1842 et 1843, les îles hawaïennes firent d'autres importations qui nuisirent à la vente, par la compagnie, du saumon du Fraser et du Columbia. Deux navires américains vinrent naviguer sur le fleuve Columbia en 1842 et récoltèrent le saumon pêché par leurs compatriotes établis dans la région. Leur expédition de 760 barils encombra le marché d'Oahu et fit baisser le prix du produit de la Compagnie de la baie d'Hudson[50]. Comme d'autres colons affluèrent vers la région en 1843 et que la possibilité d'une opposition augmentait, la Compagnie de la baie d'Hudson tenta de trouver d'autres marchés pour son saumon. Les résultats furent décourageants. Des cargaisons expédiées à titre d'essai sur les marchés de Boston et de Canton en 1843 ne rapportèrent en moyenne que quatre ou trois dollars le baril, ce qui n'incitait guère la compagnie à en expédier d'autres à ces destinations[51].

Heureusement, le marché des îles hawaïennes prit une tournure favorable en 1844. Le 30 mars, Pelly et Allan, agents de la compagnie à Oahu, informaient McLoughlin que la demande pour le saumon du Fraser augmentait chez les autochtones[52]. On demanda au fort Langley d'alimenter ce marché. En août 1844, Yale et son personnel salèrent 890 barils de saumon, dont 600 en quatre jours[53]. En septembre, le *Cadboro* transporta au fort Victoria 325 barils qui furent ensuite, en novembre, amenés à Oahu par le trois-mâts *Columbia*[54]. On expédia 357 autres barils en juin 1845. La pêche de 1844 rapporta une moyenne satisfaisante de neuf dollars le baril[55].

Lorsque Douglas visita le fort Langley en décembre 1845, une deuxième production de près de 800 barils était prête à être expédiée. Le vapeur *Beaver*, avec le *Cadboro* à sa traîne, ne pouvait expédier tout le saumon et on prit les dispositions voulues pour renvoyer les deux navires chercher ce qui restait[56]. Le premier envoi de 490 barils expédié à Honolulu se vendit presque immédiatement après le déchargement[57]. Il apparaissait clairement qu'une longue consommation avait fait du saumon du fort Langley une véritable nécessité de la vie de ces autochtones insulaires qui l'achetaient plus vite que la compagnie ne pouvait fournir le marché. Le poste du Fraser reçut ordre de saler 2000 barils de saumon en 1846[58]. Yale fut fort impressionné. Il y voyait une source possible de recettes supplémentaires pour relever les profits en baisse du commerce des fourrures de Langley. Il écrivit à Simpson qu'il comptait bien que cette bonne nouvelle, à l'effet que les Hawaïens goûtaient grandement l'article de commerce dont Langley était le mieux pourvu, stimulerait les efforts du personnel pour cette activité toute nouvelle du poste[59].

Une bonne remonte du saumon et une attention toute particulière apportée à la salaison rendirent la pêcherie du fort Langley en 1846 singulièrement productive. On accrut la prise saisonnière à 1530 barils, lesquels furent tous exportés en décembre[60]. Le 26 décembre, Pelly et Allan, qui se trouvaient dans les îles, rapportèrent que cette cargaison de saumon était la plus considérable jamais arrivée là en une seule fois[61]. Malgré la quantité, 270 barils se vendirent en un mois au prix de dix dollars chacun. Trois mois plus tard, le prix se maintenait toujours à dix dollars[62].

C'est ce succès soutenu de la pêcherie du fort Langley qui influença de façon prononcée la décision de principe de 1847 d'abandonner l'agriculture au poste et de développer au maximum l'entreprise de salaison. Les représentants de la compagnie écrivaient en mars qu'ils consacraient maintenant toute leur énergie aux avantageuses pêcheries du Fraser et qu'ils se proposaient d'augmenter leurs exportations d'année en année, jusqu'au premier signe de fléchissement des prix qui leur servait d'indice de la demande réelle du marché[63]. Comme la saison 1847 approchait, on pressa Yale de donner encore un meilleur rendement si possible. Simpson le lui demanda diplomatiquement, tout en le félicitant des belles recettes de l'année précédente[64]. La lettre du 26 juin envoyée par Douglas se voulait plus insistante.

The Langley Salmon are all sold and have cleared about Ten Dollars a barrel. Our Agents are now calling for another supply, and think they could have sold double the quantity. With such encouragement, you may go on salting Salmon to the greatest possible extent. Remember, Yale, it must be two thousand barrels this year! I will not take a barrel less from you.[65]

La saison de 1847 rappela avec force aux représentants de la compagnie que le travail n'était pas le seul élément d'une bonne pêche. On récolta seulement 365 barils en raison d'une faible remonte du saumon dans le fleuve à proximité du fort. C'est seulement en envoyant une équipe de saleurs avec une grande quantité de barils et de sel à un poste de pêche indien, 35 milles en amont, que l'on arriva à produire 1020 barils de plus, ce qui faisait un total respectable de 1385[66]. Ils se vendirent bien dans les îles au prix de dix dollars chacun, mais les ventes diminuèrent en raison d'une importation de saumon de Sitka; le stock qui restait se vendit donc à neuf dollars le baril. Comme quelque 600 barils de saumon du fort Langley étaient encore invendus en mai 1848, on fixa à Yale un quota de 1600 barils pour la saison de 1848[67].

Moins de deux ans après avoir pris la décision de développer la pêcherie du fort Langley, on avait déterminé les limites du marché des îles hawaïennes. En août 1848, le fort Langley produisit 1703 barils de saumon qui ne furent pas mis sur le marché tant que le stock précédent ne fût pas écoulé, selon une pratique qui fut adoptée par la suite[68]. La plus importante exportation dans l'histoire du fort eut lieu en 1849. Cette année-là, on expédia dans les îles 2610 barils de saumon du fort Langley qui se vendirent au prix de $12 ou $14 chacun[69]. Au cours de la décennie suivante, les exportations atteignirent 2000 barils en deux occasions, mais chaque fois, la qualité du produit du fort Langley avait baissé et le baril se vendit à un prix moindre que celui auquel il se vendait lorsque l'envoi était moins considérable[70].

L'entreprise de salaison du saumon du fort Langley atteignit son plein développement grâce au climat turbulent créé par la question de la frontière de l'Orégon. L'accord de 1846 sur la frontière obligea la compagnie à apporter des changements à son organisation et remit sur le tapis toute la question du transport intérieur. Si, contrairement à l'expérience passée, la vallée du Fraser s'avérait une route convenable vers le nord, la Compagnie de la baie d'Hudson serait alors assurée d'un voie d'approvisionnement entièrement anglaise qui ne serait pas envahie par les Etats-Unis. A partir de 1846, le développement de l'industrie de salaison du saumon du fort Langley a suivi l'étroite participation de la compagnie à la solution du problème des communications.

L'organisation des communications intérieures

Après que les Anglais et les Américains eurent accru leur emprise conjointe sur l'Orégon, en 1828, la Compagnie de la baie d'Hudson continua d'emprunter la voie de ravitaillement intérieure Columbia-Okanagan, à partir du fort Vancouver. Au cours des années 1830, Simpson, le gouverneur et le comité avaient été tentés de déplacer le siège de la compagnie à cause de la nécessité d'expéditions côtières et autres besoins. Toutefois, l'inexistence de meilleurs moyens de communication intérieure et le fait qu'il fallait de toute façon, d'après McLoughlin, conserver le poste comme dépôt intérieur servirent la cause du fort Vancouver. Mais au début des années 1840, de puissants facteurs politiques vinrent s'ajouter aux arguments favorables au déplacement; résultat: on transporta le siège de la compagnie plus au nord. Les choses se mirent en branle en 1843–1844 avec la construction du fort Victoria et la réorganisation de la direction de la compagnie, pour aboutir, en 1849, au transfert du conseil d'administration au fort Victoria et à la création d'une route de brigade praticable partant du fort Langley jusqu'aux postes de l'intérieur des terres.

Dès 1841, Simpson abandonna pour ainsi dire l'espoir de voir un jour le Columbia constituer la frontière. Après une visite personnelle sur la côte du Pacifique en 1841, il adressa une lettre au gouverneur et au comité, en mars 1842, disant que la limite côtière passerait sans doute par le détroit Juan de Fuca parce que le gouvernement des Etats-Unis insisterait pour avoir un poste sur la côte du Nord-Ouest et que la Grande-Bretagne, dans l'intérêt de la paix, accepterait cette frontière.

Cette perspective et la présence d'un groupe nombreux d'Américains dans la vallée Willamette vinrent mettre en doute la sûreté du fort Vancouver comme lieu d'entreposage des biens de la compagnie. A la proposition de McLoughlin, la recherche d'un endroit idéal comme dépôt s'était orientée, en 1838, vers l'extrémité sud de l'île Vancouver. Simpson avait approuvé ce choix parce qu'il faciliterait, selon lui, l'expédition des marchandises et il étaya de pressions politiques sa décision d'établir une succursale plus au nord[1]. Le 28 juin 1842, le conseil du département du Nord, réuni à Norway House, prit la décision suivante:
it being considered in many points of view expedient to form a depot at the Southern end of Vancouver's Island, . . . an eligible site for such a Depot be selected, and that measures be adopted for forming this Establishment with the least possible delay.[2]
Une année plus tard, Douglas construisit le fort Victoria qui, par ses dimensions, allait pouvoir servir de dépôt général au commerce du Pacifique[3].

De nombreux facteurs incitèrent la compagnie à réorganiser l'administration du commerce des fourrures sur la côte du Pacifique. Simpson et McLoughlin entretenaient des rapports tendus depuis leur querelle sur la conduite du commerce côtier. De plus, une profonde inimitié était née entre les deux hommes à l'occasion du séjour de Simpson sur la côte, en 1841, au sujet du meurtre du fils de McLoughlin au fort Stikine. Par la suite, le gouverneur et le comité s'aperçurent que McLoughlin, dans ses dépêches, faisait de longues et violentes sorties relatives au meurtre de son fils et négligeait ses rapports de district. La baisse des revenus à l'ouest des Rocheuses les tracassait et ils réprouvaient la manière dont McLoughlin traitait diverses questions d'ordre particulier telles que la compagnie agricole de la baie Puget et la prolongation des crédits aux colons américains. La réorganisation faciliterait la révocation de McLoughlin et hâterait le cloisonnement politique proposé par Simpson. Le 30 novembre 1844, le gouverneur et le comité informèrent McLoughlin qu'il cesserait d'exercer ses fonctions de surintendant général le 31 mai 1845, et qu'un conseil d'administration composé de trois membres dirigerait dorénavant le département du Columbia, lequel se partagerait tôt ou tard en deux ou plusieurs districts. Durant l'exercice financier 1845, le conseil était formé de Douglas, d'Ogden et de McLoughlin, mais, en 1846, McLoughlin obtint un congé et, après deux autres années d'absence autorisée, il prit officiellement sa retraite le 1er juin 1849[4]. Même si la division officielle des districts de l'Ouest et de l'Orégon, autrefois parties intégrantes du département du Columbia, n'eut lieu qu'en 1853[5] et le fort Victoria ne devint pas le siège de la compagnie avant 1849, le retrait de cette dernière du Columbia commença dès 1844.

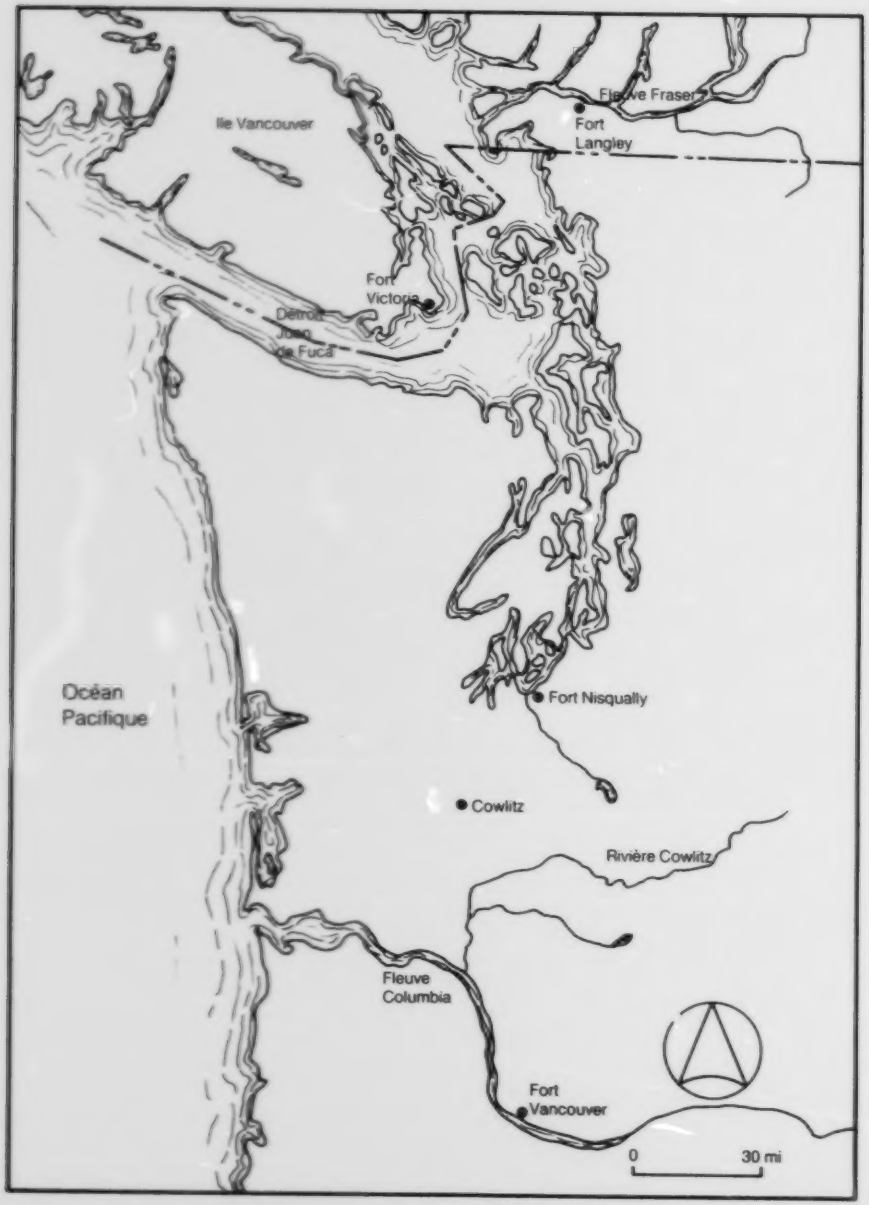
A peine achevé, le fort Victoria prouva son importance grâce aux événements qui se déroulèrent dans la vallée du Columbia. En effet, quelque 875 immigrants américains arrivèrent dans la vallée Willamette à l'automne 1843, réduisant ainsi à l'état d'une minorité assez faible les colons britanniques qui s'y trouvaient déjà. Malgré le gouvernement provisoire modéré et impartial du début, il restait à savoir s'il serait possible de tenir en échec les éléments les plus radicaux du groupe américain. L'idée qu'on pût s'emparer des terres de la compagnie et piller ses entrepôts frappa le gouverneur et le comité qui, à l'automne 1844, donnèrent ordre au *Vancouver*, navire de ravitaillement annuel, de faire route vers le fort Victoria plutôt que vers le Columbia. Cette année-là, McLoughlin réussit à convaincre le commandant de la marine du Pacifique de prêter son appui aux Anglais en envoyant le *Modeste* patrouiller les eaux du fleuve Columbia. En 1845, la « fièvre de l'Orégon », qui se manifestait par le déferlement continu d'immigrants américains et le cri « Fifty-four forty, or fight! », mena la Grande-Bretagne et les Etats-Unis à deux doigts de la guerre. Au cours de l'été 1845, les lieutenants Henry J. Warre et Mervin Vavasour (*RE*) furent chargés d'une mission secrète visant à estimer la puissance défensive des Britanniques dans l'ouest de l'Amérique du Nord, mais les deux pays arrivèrent à un accord avant la fin du travail[6].

En vertu du traité de Washington signé en juin 1846, le 49e parallèle devenait la ligne de démarcation entre les territoires anglais et américain à l'ouest des Rocheuses. L'article 2 laissait la navigation sur le Columbia, au sud du 49e parallèle, libre et ouverte à la Compagnie de la baie d'Hudson et à tous les sujets britanniques commerçant pour cette compagnie et stipulait que, dans l'exercise de ce droit, ces derniers devaient être traités sur le même pied que les citoyens des Etats-Unis. En pratique, toutefois, cette assurance d'immunité se révéla sans effet puisque le gouvernement des Etats-Unis se mit à percevoir des droits d'entrée et de transit sur les marchandises destinées aux postes de l'intérieur et débarquées au fort Vancouver[7]. Par l'érection du fort Victoria, la compagnie avait su résoudre d'avance l'inconvénient d'avoir son dépôt principal en sol américain, mais il n'y avait toujours pas de voie de communication entièrement britannique vers l'intérieur. Au début de 1845, l'ancienne idée d'utiliser le fort Langley comme dépôt pour les brigades de l'intérieur refit surface et le fort joua un rôle actif tout au long des travaux d'exploration et d'essai qui aboutirent à l'ouverture d'une route praticable reliant le Fraser aux postes de l'intérieur.

Près d'un an avant la conclusion du traité, Simpson écrivit à Yale qu'en raison de la situation instable du Columbia, le conseil envisageait la nécessité de trouver une autre route pour le transport des équipements et des fourrures en direction et en provenance de la Nouvelle-Calédonie. Le gouverneur pria Yale de lui communiquer tout renseignement sur une route qui partirait du Fraser et de faire une enquête auprès des indigènes quant à la viabilité d'une telle route[8]. Yale examina la question à fond avec Douglas, en décembre 1845, et fit savoir à Simpson qu'il existait effectivement une route praticable par l'intérieur, à partir des chutes sur le côté sud du fleuve, en passant par une succession de vallées, de petites plaines et de lacs, et entrecoupée de seulement deux montagnes peu élevées. Yale avait également l'intention de s'entretenir avec un chef indien de la région pour obtenir plus de détails[9].

Alexander C. Anderson, l'agent du chef qui commandait le fort Alexandria et entretenait, à l'époque, des rapports avec Simpson à ce sujet, offrit de partir à la recherche d'une route reliant l'intérieur au fort Langley[10]. Le gouverneur accepta l'offre et chargea Anderson d'explorer des routes au printemps 1846. Celui-ci

13 Frontière américano-britannique, traité de Washington, 1846. (*Carte: S. Epps.*)



partit en mai du fort Kamloops sur la rivière Thompson en suivant une route située au nord du Fraser. Par une chaîne de lacs (le réseau lacustre Anderson-Seton), il se rendit de la rivière Lillooet jusqu'au lac Harrison qu'il descendit jusqu'au Fraser pour ensuite emprunter ce dernier jusqu'au fort Langley. Une série de rapides s'étendant sur près de 50 milles rendaient la navigation des bateaux sur la Lillooet extrêmement dangereuse et même impossible pendant la saison des crues[11]. Le conseil d'administration écoutant le conseil d'Anderson, conclut que cette route ne répondait pas à leurs vues et qu'il ne fallait pas tenter de l'utiliser[12].

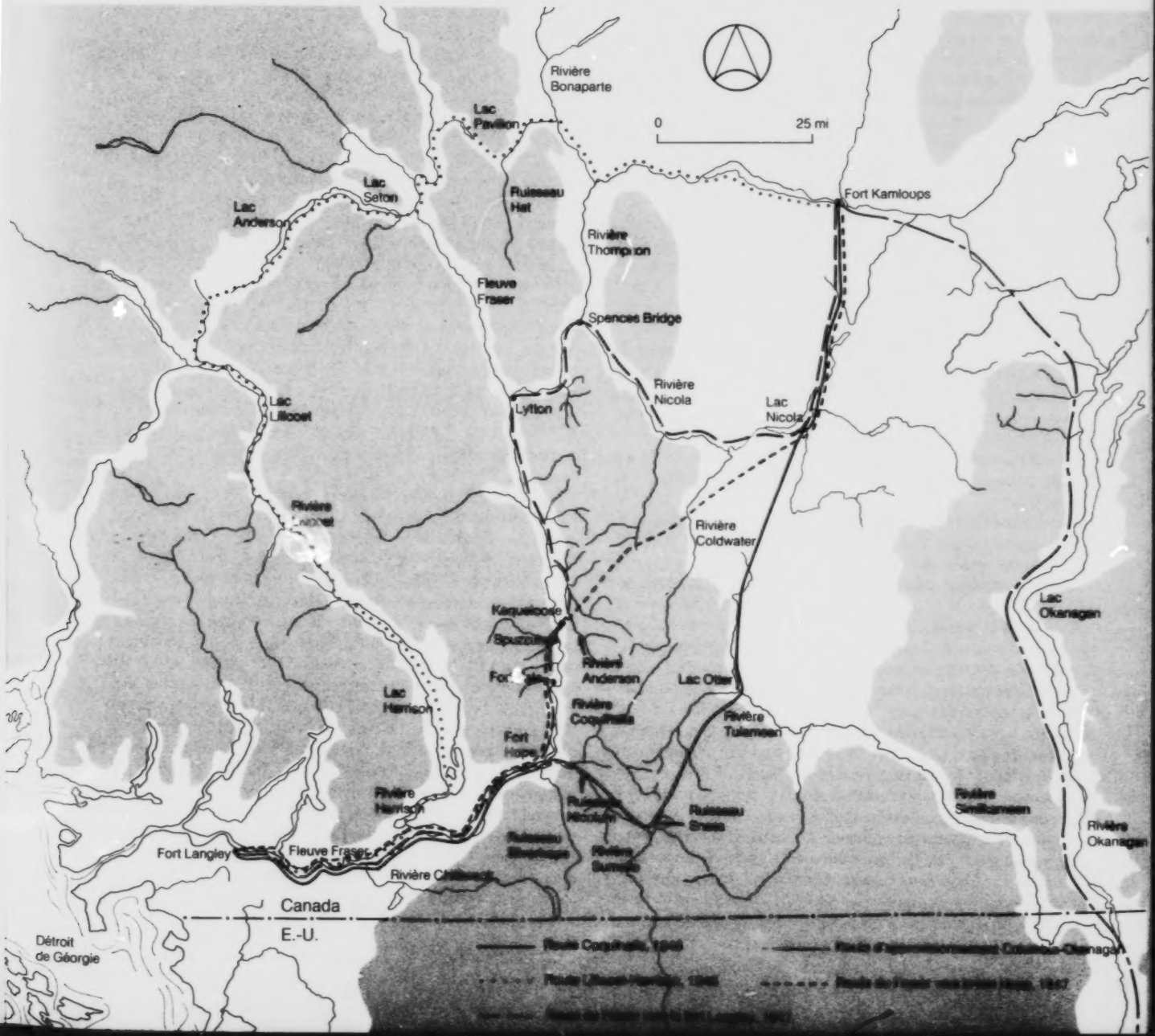
En juin 1846, sur le chemin du retour à Kamloops, Anderson entreprit d'explorer une route longeant la rive sud du Fraser dont il remonta le cours sur 66 milles pour ensuite commencer le portage à l'entrée du ruisseau Silverhope. Après s'être aperçu que le fleuve coulait vers le sud, Anderson rebroussa chemin et décida de suivre plutôt la Coquihalla, rivière tributaire du Fraser située à trois milles en amont. De là, il suivit à pied la vallée du Nicolum, franchit une petite élévation jusqu'à la rivière Sumallo pour bientôt bifurquer vers le nord en longeant le ruisseau Snass et atteindre, après une montée en pente douce, le sommet du col de la montagne. En descendant la pente opposée, soit le versant nord, les membres de l'expédition eurent à affronter près de dix pieds de neige, par bonheur suffisamment tassée pour supporter leur poids. De l'un des tributaires de la Similkameen, ils mirent deux jours à atteindre les terrains découverts et un camp établi près du lac Otter où leurs chevaux les attendaient et parvinrent à leur point de départ, c'est-à-dire la rivière Thompson, deux jours après. Ils avaient mis onze jours à parcourir les 237 milles du retour. Anderson ne voyait qu'un seul inconvénient à cette route: l'épaisseur de la neige dans les montagnes et la fonte tardive rendaient, en effet, la route impraticable au début de l'été. Selon lui, toutefois, cette route se révélerait fort utile si l'on pouvait remettre le départ des brigades à la mi-juillet[13].

Au début, l'idée d'utiliser la route de la Coquihalla sourit au conseil d'administration, mais il différa sa décision lorsque Yale lui dit avoir entendu parler d'une autre route qui, longeant les rives du Fraser, permettrait d'éviter les montagnes et se trouverait, par le fait même, praticable en toutes saisons[14]. Le conseil pria donc Anderson d'examiner cette route en mai 1847 et de faire connaître son verdict à Yale[15]. Dans une lettre adressée à Yale, le conseil précisait qu'une route praticable en toutes saisons était l'objet principal à ne pas perdre de vue, car un chemin rendu infranchissable par la neige ou par l'eau pendant six ou sept mois de l'année ne serait pas très utile. A cet égard, la route de la Coquihalla constituait une obstacle presque insurmontable, ce qui incitait le conseil à donner la préférence à une route sans montagne. Toutefois, ce qu'il voulait, c'était établir une liaison commerciale avec l'intérieur le plus tôt possible et, en conséquence, tout en exprimant nettement sa préférence pour la troisième route si la chose était possible, il s'en remettait à la décision de Yale et d'Anderson. Une fois la question débattue en profondeur au fort Langley, au début de l'été 1847, Yale devait entreprendre l'ouverture de la nouvelle route avec toute la force qu'il commandait[16].

Le rapport qu'Anderson remit à Yale au retour de son expédition de 1847 ne put convaincre celui-ci de la viabilité commerciale de la route de la vallée du Fraser. Partis de Kamloops le 19 mars, les membres de l'expédition descendirent le cours de la rivière Nicola jusqu'aux petites fourches près de Spences Bridge pour se diriger ensuite vers le sud-ouest en suivant un sentier raboteux le long des rivières Thompson et Anderson et du fleuve Fraser jusqu'à Kequeloose, à environ six milles de Spuzzum à l'entrée du canyon du Fraser. Le guide indien Pashallak suggérait de faire traverser les chevaux près de ce point de l'autre côté du Fraser, jusqu'à un sentier menant au pied du canyon. Anderson avait l'impression que les berges et la violence du courant écartaient la possibilité d'utiliser un bac de grande dimension. Il décida donc d'éprouver la navigabilité du fleuve en tâchant d'atteindre le fort Langley par canot, tentative qui fut couronnée de succès. Même si le fleuve était alors en crue, Anderson était d'avis que, moyennant deux ou trois portages, on pourrait utiliser cette route pour transporter les provisions et les fourrures[17]. Yale, qui avait participé avec Simpson à ses explorations du Fraser en 1828, n'était pas convaincu de la surêté du canyon du Fraser et avait voulu envoyer Anderson explorer une partie de la berge devant permettre d'éviter le tronçon difficile du parcours fluvial. Yale était près de conclure que la route longeant la vallée de la Similkameen suivie par Anderson le printemps d'avant était sans doute plus praticable, mais Anderson en jugea autrement; le 1er juin, il quitta donc de nouveau le fort Langley pour se diriger vers Kequeloose, à l'intérieur, par le Fraser et mettre ensuite le cap au nord-ouest, vers Kamloops, par la terre ferme[18]. Anderson recommanda ce parcours fluvial au conseil d'administration en l'assurant que les rapides, de deux à trois milles en tout, ne constituaient pas un obstacle insurmontable[19]. En juillet, Yale organisa une expédition pour réexplorer le parcours de 1846 et déclara que l'épaisseur de la neige couvrant la crête de la montagne n'était pas assez considérable pour entraver la marche des chevaux[20].

Douglas misait tous ses espoirs sur la route du Fraser, qui selon lui, donnerait accès à l'océan douze mois par année. L'hésitation de Yale lui fit, toutefois, retarder son jugement jusqu'à ce que les « chutes » fussent de nouveau sondées par des rameurs expéri-

14 Explorations de nouvelles routes de brigade vers l'intérieur, 1846–1847 (principales zones montagneuses indiquées en gris). (*Carte: K. Gillies.*)



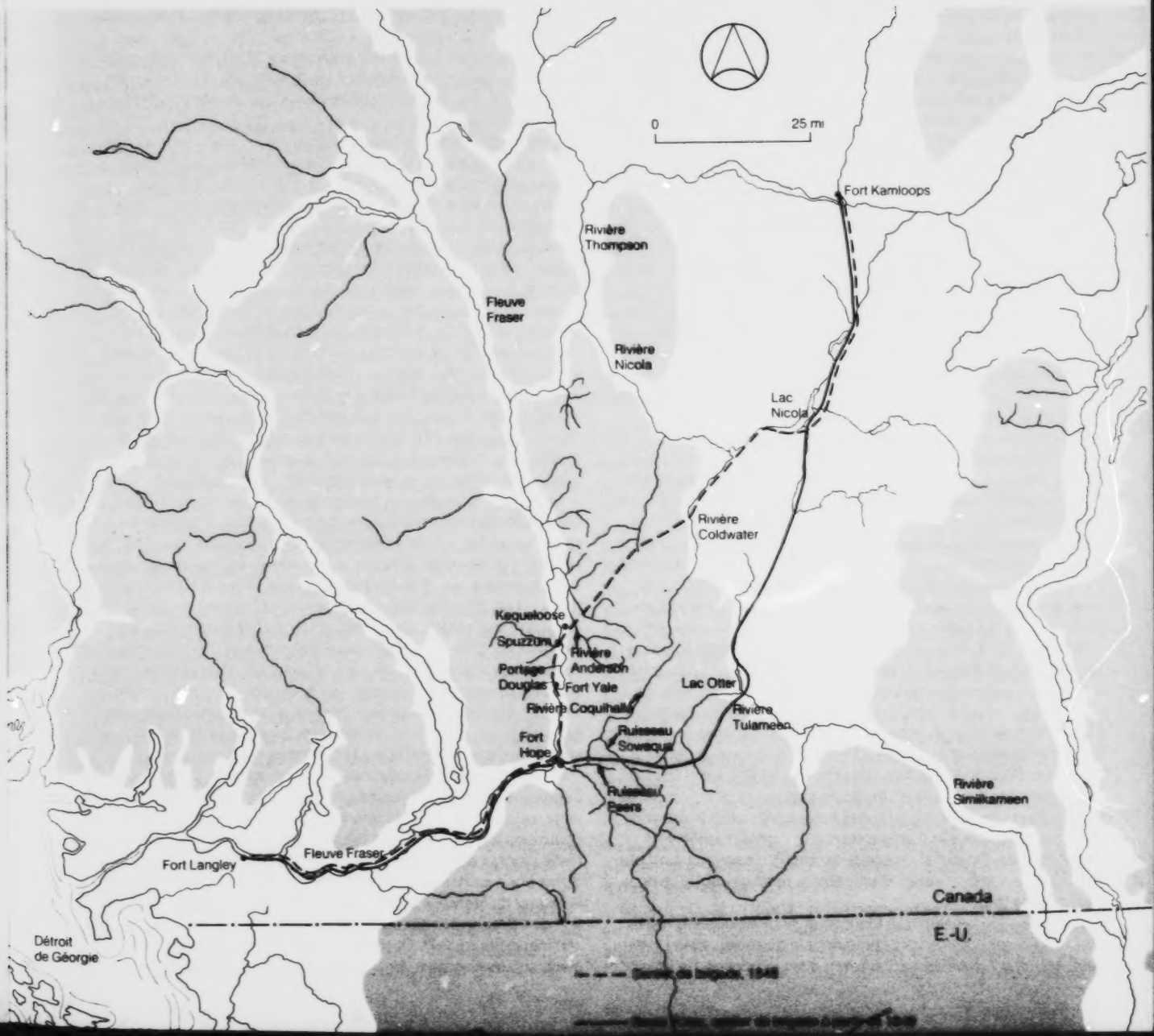
mentés, et déclarées praticables, et qu'il fût assuré que les passages périlleux pouvaient être évités par des portages ou autrement[21]. En septembre 1847, Douglas refit lui-même les expéditions d'Anderson en compagnie de Yale et de William Sinclair et passa plusieurs jours à examiner la succession de rapides dite « les chutes ». Dans une lettre personnelle qu'il adressait à Simpson, Yale disait qu'avant d'avoir atteint la tête des rapides, Douglas s'était convaincu que le Fraser n'était pas un cours d'eau aussi paisible qu'il avait semblé se l'être imaginé auparavant[22]. Les deux ou trois milles de rapides entrecoupés d'eaux calmes dont parlait Anderson se révélèrent, en fait, une succession de rapides s'étendant de Saumeena jusqu'à la hauteur supérieure du village de Teat, soit une distance de 13 milles. Douglas déclara qu'il était impossible de concevoir rien de plus formidable et imposant que ce dangereux défilé qu'on ne pouvai. pour un instant considérer comme voie d'eau praticable pour le transport de biens de valeur. La suggestion de Pashallak de traverser le fleuve à Spuzzum lui paraissait toutefois réalisable et il croyait que les chevaux pourraient avancer pendant quelque 13 milles sur la rive nord du Fraser jusqu'au pied des rapides en empruntant le défilé étroit et sinueux bientôt connu sous le nom de portage Douglas. Il serait alors possible de franchir par bateau les quelque 130 milles qui s'étendaient entre la fin du chemin, au pied des rapides, et le fort Langley[23].

Au cours de l'expédition, des Indiens apprirent à Douglas et à Yale l'existence d'une autre route au sud du Fraser, qui se raccordait au fleuve à environ 25 milles en amont du fort Langley. Cette route paraissait plus avantageuse que les routes de la Coquihalla et du Fraser puisque sa position méridionale ferait éviter l'escalade de la montagne et que sa proximité du fort Langley éliminerait la nécessité d'engager des dépenses pour l'entretien d'une flottille destinée exclusivement au transport fluvial. Le choix d'une nouvelle route commerciale devenait pressant, la compagnie venant déjà d'apprendre que son privilège de « libre navigation » sur le Columbia n'était pas applicable et que les biens destinés au district de la Nouvelle-Calédonie étaient frappés de droits à leur arrivée au fort Vancouver. Mais avant de prendre une décision définitive, on voulait explorer la dernière route en raison des avantages qu'elle laissait entrevoir. Comme le conseil envisageait d'inaugurer les nouveaux sentiers de ravitaillement en 1849, il ordonna à Yale de faire examiner la dernière proposition et d'arrêter son choix pour aussitôt commencer l'aménagement de l'une des routes au printemps 1848[24]. Une équipe du fort Langley, partie en exploration le 26 octobre 1847, fit état de la rareté de la nourriture pour les chevaux, inconvénient que Yale jugea décisif[25].

Aussi, dès le début de novembre, Yale commença à prendre les dispositions nécessaires pour ouvrir la route du portage Douglas. Le 10 novembre, il envoya son interprète, Ovid [*sic*] Allard, et une équipe de six hommes pour construire un magasin là où il y avait une traverse en amont des rapides, ainsi qu'une maison et un magasin au pied de ceux-ci[26]. Les hommes du fort Langley avaient commencé la construction du fort Yale (c'est ainsi qu'on baptisa bientôt l'ouvrage établi au pied des rapides) depuis trois semaines environ, quand un incident survenu au sud du 49e parallèle mit fin à l'usage commercial du fleuve Columbia. En effet, le meurtre du Dr Whitman et de 13 autres membres de la mission de Wai-i-lat-pu déclencha dans l'Orégon, en 1848, la guerre des Cayuses et força la compagnie à adopter sur-le-champ la route du Fraser[27]. D'après la lettre qu'il écrivit à Simpson en décembre 1847, il appert que Yale savait à ce moment-là qu'on utiliserait la route du fort Langley l'été suivant[28]. En mars 1848, le conseil écrivit à Yale pour lui dire qu'il approuvait ce choix du Fraser et l'informer qu'on pouvait s'attendre à voir arriver au fort Langley les brigades de la rivière Thompson, du district de la Nouvelle-Calédonie et du fort Colvile pendant la première semaine du juin[29]. (En 1825, Simpson avait établi le fort Colvile comme siège du commerce des fourrures avec les Têtes-Plates et les Coutenais.)

Le plan d'action ébauché par le conseil dans sa lettre de mars 1848, donnait le fort Langley pour poste clé dans le cadre des nouveaux services de transport. On envoya donc sans tarder, sur le brick *Mary Dare*, les articles de troc du district accompagnés de vivres et de pièces d'équipement de toutes sortes pour les agents et les employés[30]. Avant même que ne surviennent les troubles du Columbia, la compagnie avait envoyé le constructeur de bateau Samuel Robertson au fort Langley pour y construire quatre grands « batteaux » destinés au transport fluvial[31]. Yale avait maintenant ordre de faire parvenir, le 25 mai au plus tard, trois de ces bateaux chargés de vivres pour 60 hommes au fort Yale. Le personnel du fort Langley était chargé d'amener au dépôt les brigades avec leurs recettes en fourrures et de transporter les équipements de traite pour l'intérieur jusqu'aux rapides pour le voyage de retour. Au fort, Henry Newsham Peers, qui accompagnait les brigades de la Thompson, allait être affecté au magasin d'équipement pour dresser les commandes et approvisionner les hommes. Il fallait ouvrir les balles et secouer les fourrures, et remballer les martres et les petites pelleteries dans des poinçons [sorte de tonneaux] vides pour les expédier au fort Victoria[32].

15 Routes de brigade vers les postes intérieurs, 1848–1849 (principales zones montagneuses indiquées en gris). (*Carte. K. Gillies.*)



Le 5 décembre 1848, James Douglas et John Work adressaient une lettre au gouverneur et au conseil, dans laquelle ils reconnaissaient l'ampleur de la tâche accomplie par le fort Langley pour ouvrir le sentier et établir le dépôt pour les brigades:
The preparations for opening the new road to the interior for the passage of the summer Brigade threw much additional work upon the establishment of Fort Langley, as besides making the road from Kequeloose to the Ferry, and from thence through the Portage to the lower end of the Falls of Frasers River, a distance of 18 miles, through a wooded country, levelling and zig-zagging the steep ascents, bridging Rivers, there were stores erected for the accommodation of the Brigades above and below the Falls, boats and scows built for the ferry, and seven large Boats for the navigation from Fort Langley to the Falls, there was the heavy transport of provisions to the latter place and a vast amount of other work connected with that object which it required no common degree of energy and good management in Chief Trader Yale to accomplish with 20 men in the course of a severe winter.[33]

C'est au cours de l'été 1848 que les brigades des postes intérieurs de la Compagnie de la baie d'Hudson effectuèrent, pour la première fois, leur voyage annuel en suivant le nouveau parcours entièrement britannique du Fraser. Les trois brigades de la Nouvelle-Calédonie, de la rivière Thompson et de Colvile, en tout 50 hommes et 400 chevaux, furent placées sous la conduite de Donald Manson et d'Anderson. Il y avait parmi les chevaux de bât, des bêtes encore sauvages qui traversèrent les montagnes dans une folle débandade pour enfin parvenir à Spuzzum sur les rives du Fraser. Il fallut ensuite faire traverser le fleuve gonflé par la crue aux 400 chevaux chargés de leurs fardeaux. La traversée du portage Douglas s'avéra non moins pénible. De leur côté, les « batteaux » du fort Langley mirent huit jours à remonter le courant de peine et de misère, les hommes manoeuvrant à la cordelle et à la perche pour être fidèles au rendez-vous du fort Yale. La descente du courant, pendant les 130 derniers milles, fut la seule étape facile du voyage, le courant emportant hommes et bagages à vive allure vers le fort Langley. Pendant le voyage de retour à l'intérieur, les embûches se multiplièrent. En effet, les articles de troc étaient encombrants et de nature beaucoup plus périssable que les fourrures. Les autochtones rassemblés dans le canyon pour la pêche annuelle s'emparèrent d'énormes quantités de marchandises. On perdit en cours de route 70 chevaux ainsi que 16 ou 25 (le nombre variant d'un compte rendu à l'autre) pièces d'articles de troc[34].

C'est avec persuasion que Manson et Anderson rejetèrent la route du Fraser comme voie commerciale de liaison avec l'intérieur. Même s'il avait fini par convenir avec le conseil d'administration de l'innavigabilité du fleuve en amont du fort Yale, Anderson hésitait à déclarer le portage Douglas praticable pour les chevaux. En août, il précisait à Manson qu'il n'approuvait pas ce portage où les endroits de pâturage étaient rares et où il y avait un ravin trop escarpé et trop raboteux. Dans une lettre adressée à Douglas, il ajoutait:
My recent experience of the pass in question convinces me that no portage on a large scale could with prudence be effected there during the summer months, after the hosts of barbarians amongst whom we have recently passed are engaged in their fisheries.
C'est toutefois dans le sentier montagneux d'une longueur de six milles, entre la traverse et Kequeloose, qu'on perdit le plus de biens et de chevaux. Le long de la piste, ces derniers trébuchaient et s'estropiaient, et leurs fardeaux, ainsi déséquilibrés, roulaient au fond du précipice pour disparaître dans le fleuve[35]. Pour sa part, Manson considérait la route du portage Douglas tout à fait praticable, mais qualifiait d'absolument impraticable toute la voie reliant le Fraser à la plaine qu'il décrivit comme étant 45 à 50 milles d'une chaîne de montagnes très élevées, rocailleuses et raboteuses à l'extrême, avec des ravins profonds et fort boisés divisant chaque chaînon et, à l'exception d'un seul endroit, sans herbe nulle part tout au long de ce passage[36].

Yale attribua une bonne partie des obstacles rencontrés en 1848 à de fausses manoeuvres. En effet, au lieu d'amener les chevaux de bât utilisés à l'aller dans le portage Douglas jusqu'au pâturage ou au relais situé sur la rive sud du fleuve, on les laissa dans le portage où ils n'avaient pas grand-chose à se mettre sous la dent. Les 200 chevaux supplémentaires amenés de Kamloops arrivèrent au Fraser un mois trop tôt et durent alors partager la très maigre ration de la centaine qui s'y trouvait déjà. Chaque homme devait s'occuper de 15 à 20 chevaux et il n'y avait pas assez de personnes pour en envoyer à l'arrière activer la progression. Le dernier cheval sellé et chargé, il faisait déjà nuit et, malgré qu'il n'y ait eu que 30 ou 40 milles à parcourir, il est surprenant que l'expédition soit parvenue à destination[37].

En octobre 1848, Douglas alla s'entretenir avec Yale au fort Langley au sujet des diverses solutions qui s'offraient pour organiser les transports vers l'intérieur. Dès juillet 1847, l'officier en charge du fort Langley avait fait explorer à nouveau la deuxième route parcourue par Anderson en 1846, en songeant à la faire ouvrir après certaines modifications[38]. Lorsque Manson atteignit le district de la rivière Thompson au terme de sa funeste expédition de 1848 vers l'intérieur, il envoya Henry Newsham Peers réexaminer cette route[39]. Peers recommanda un parcours qui longeait, successivement, les vallées de la Coquihalla et des

ruisseaux Peers et Sowaqua, traversait ensuite la croupe de partage de la vallée Similkameen, s'enchaînait à la route suivie par Anderson en 1846, pour aboutir enfin à la rivière Thompson. Son rapport était assez positif au sujet du terrain, l'escalade des montagnes étant graduelle sur les deux flancs. L'Indien qui lui servait de guide lui affirma cependant qu'il était impossible de franchir les montagnes avec des chevaux avant le début de juillet, en raison de l'épaisseur de la neige[40]. C'est ce même obstacle qui avait incité Douglas à choisir le trajet des rapides du Fraser de préférence à celui qu'avait suivi Anderson en 1846.

De l'avis de Douglas, les rapides étaient encore le chemin le plus acceptable mais, devant l'attitude de Manson qui répugnait à accepter le parcours de l'été précédent, il décida d'engager des dépenses pour ouvrir une nouvelle route qui, selon lui, présenterait de gros inconvénients sous plusieurs rapports[41].

Le fort Langley hérita une fois de plus de l'aménagement de cette nouvelle route intérieure. Douglas fit parvenir à Yale une note renfermant le résumé des entretiens qu'ils avaient eus au fort Langley en octobre 1848 et dans laquelle il demandait à Yale d'affecter à la tâche de débroussailler et de niveler la nouvelle route, sous la direction de Peers, tous ceux qu'il pourrait exempter de leurs fonctions habituelles et tous les Indiens qu'il pourrait amener à les aider. Le groupe était censé choisir un emplacement favorable près de l'embouchure de la Coquihalla pour y construire, à l'intérieur de palissades, une maison d'habitation et deux magasins destinés à recevoir les brigades en cours de route. Lorsque les brigades de l'intérieur arriveraient au fort Langley au printemps, Yale les dirigerait en totalité ou en partie vers l'établissement de la Coquihalla, à la condition qu'elles pussent y demeurer sans risque[42]. Quelque temps après avoir pris de telles dispositions, Douglas décida qu'en revenant les brigades devaient passer par la route de l'été 1848, parce qu'il aurait été, selon lui, *impudent to rely too confidently on the prospect of finding the new road finished and accessible for the passage of the Brigade in the spring of 1849, as the depth of snow, the swolen* [sic] *state of the rivers, the want of pasture and other causes may and most probably will disappoint our hopes.*[43]
Le fort Langley aménagea non seulement la route au sud du Fraser, mais envoya aussi des bateaux et des provisions au-devant des brigades, à la hauteur des rapides, et mit à leur disposition les embarcations nécessaires au passage du fleuve en amont des rapides[44].

Au début de l'été 1849, le détachement du fort Langley avait terminé la construction du fort Hope à l'embouchure de la Coquihalla et ouvert la route jusqu'à l'endroit où la neige empêchait toute progression. En mai, Peers et ses hommes empruntèrent l'ancienne route du Fraser pour y faire des réparations et aller à la rencontre des brigades qui devaient probablement se trouver dans les environs[45]. Douglas, qui se trouvait au dépôt intérieur pour hâter le départ des brigades, fit savoir à Simpson que les hommes s'étaient bien conduits au fort Langley et qu'ils étaient partis bien disposés, ce qui contrastait avec leur comportement de l'année précédente[46]. Les brigades parvinrent au fort Hope après environ six jours de navigation en « batteaux » pour entreprendre ensuite leur voyage vers l'intérieur par la route de Peers. Malgré de nombreuses difficultés, Manson et Anderson étaient d'accord pour dire que la nouvelle route était infiniment préférable à la route du Fraser[47]. La neige recouvrant les montagnes constituait encore le pire obstacle parce qu'elle risquait de bloquer le passage en sortant au printemps. En outre, comme la neige avait empêché le déblayage complet de la route, Manson et 20 de ses hommes durent s'y consacrer pendant 15 jours[48]. L'aller-retour de deux mois entre le fort St. James et le fort Langley avait cependant retardé l'arrivée au lac Stuart, situation très peu favorable à la distribution des équipements[49].

Il n'était guère douteux que la route de Peers était préférable au long détour qu'il fallait effectuer pour se rendre au fort Vancouver, mais la durée du trajet bouleversait quelque peu le programme de la compagnie suivant lequel les marchandises de l'intérieur devaient être distribuées bien avant l'hiver. Manson donna à entendre qu'il était possible d'aplanir ces difficultés en augmentant les travaux sur la route[50], mais il apparut bientôt qu'il y avait à ce retard une autre explication. Yale écrivit à Simpson qu'au moment où Peers et ses hommes allèrent rencontrer les brigades, *they were found lolling away the time at Kamloops, and to mind the matter the Langley party who were desired to resume their work on the new route after their return with the Brigade to Fort Hope, were brought down here, and thus did Mr. Manson subject himself to the sad necessity of disencumbering the track of some of its obstructions but which he might have got performed without any inconvenience some 15 or 20 days earlier.*[51]
Simpson apprit d'autres sources qu'Anderson et Manson étaient en désaccord et que faute de communication, de part et d'autre, la brigade de la Nouvelle-Calédonie avait été forcée, en attendant l'arrivée d'Anderson avec les marchandises de Colvile, de rester au fort Kamloops plusieurs semaines[52]. Douglas fit savoir que pendant le voyage de retour ils s'étaient accablés d'invectives au fort Hope et séparés en colère[53].

La réussite de l'expédition des brigades par la route de Peers, en 1850, aboutit enfin à l'établissement d'une route entièrement britannique vers l'intérieur. Les brigades franchirent la crête du Fraser sans peine, la neige étant suffisamment tassée pour sup-

porter le poids des chevaux et de leurs chargements. Les hommes ne furent aucunement inquiétés par les autochtones et firent, en général, une critique favorable de la route. La brigade de Colvile arriva au fort Langley après avoir voyagé à un rythme modéré pendant 17 jours; quant aux autres, elles franchirent la distance Thompson-Langley en dix jours[54]. Le 17 août 1850, un Douglas plein d'allégresse écrivait à A. Barclay, à Londres:

It is a great relief to have established the practicability of this route to the interior through the formidable barrier of mountains which separates it from Frasers River – while it will have the effect of imparting a greater degree of confidence of our own operations, it may also have an important bearing on the future destinies of the country at large; a triumph, probably the last of the kind reserved for the Fur Trade.[55]

L'aménagement définitif de la voie de ravitaillement soulagea aussi l'officier en charge du fort Langley qui avait travaillé à l'établissement de cette route à une époque où la pêche du saumon prenait un essor prodigieux.

Yale estimait qu'à l'avenir, les brigades devraient se charger elles-mêmes de l'entretien de la route et il confia à Simpson qu'il espérait que désormais elles pourraient assumer cette tâche qui les concernait et dont elles étaient plus en mesure de s'occuper que le fort Langley, car autrement les services du fort seraient requis pour cette corvée, à chaque année, et à tout jamais[56]. Même si la période d'exploration avait pris fin, une foule d'autres tâches ardues liées à la situation du fort Langley comme dépôt intérieur allaient l'occuper pendant toute une décennie.

Les grands moments de Langley

En 1850, le fort Langley se préparait à vivre les plus grands moments de son existence. Durant les huit années qui allaient suivre, la besogne courante annuelle du dépôt et les travaux auxiliaires des constructeurs de bateaux,des forgerons et des fermiers, ainsi qu'une entreprise d'empaquetage de canneberges, vinrent s'ajouter au vaste établissement de salaison du poisson. Ces activités profitèrent aux deux aspects du commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson sur le Pacifique, soit son commerce intérieur et côtier. Le dépôt du fort Langley joua un rôle primordial dans l'approvisionnement de l'intérieur en marchandises et dans la préparation des produits de la traite à expédier par navire. Les industries du saumon et de la canneberge de la compagnie valurent à cette dernière des cargos fort précieux pour ses expéditions commerciales. L'existence du fort Langley dans les années 1850 comportait tout un éventail d'activités quotidiennes souvent simultanées et typiques de toute l'entreprise commerciale de la compagnie dans la région du Pacifique.

Le dépôt du fort Langley

Son rôle de dépôt de l'intérieur comportait trois activités d'importance: la réception et l'envoi d'hommes et de marchandises, le maintien d'une liaison fluviale efficace avec le fort Hope, et la production d'articles de fer et de denrées pour les districts intérieurs.

Besogne courante annuelle

Environ cinq mois avant l'arrivée des brigades, chaque été, le dépôt central du fort Victoria expédiait des approvisionnements au fort Langley pour les districts intérieurs[1]. Au cours de l'hiver, le personnel du fort Langley répartissait le contenu des gros tonneaux de farine, de mélasse, de tabac et d'eau-de-vie dans des barillets de chêne. Il préparait également des toiles cirées pour emballer les ballots de marchandises[2]. A la fin du mois de mai, le fils aîné du gouverneur Simpson, George, qui était commis à Victoria, fut envoyé à l'atelier du matériel du fort Langley pour superviser l'empaquetage des fournitures destinées aux districts et préparer les commandes présentées par les engagés[3]. Les pièces à acheminer vers l'intérieur pesaient 90 livres chacune. Il y en avait probablement plus de 600 pour l'ensemble des trois districts. Une fois prêtes, elles étaient expédiées au fort Hope par « batteaux ». Les brigades et le chargement de fourrures étaient ramenés au fort Langley lors du voyage de retour.

Les trois unités d'expédition qui partaient chaque année de la Nouvelle-Calédonie, de la rivière Thompson et du fort Colvile arrivaient au fort Langley vers le 20 juin[4]. Chaque unité était sous la direction de son propre agent durant la plus grande partie de

cette période: Manson dirigeait l'unité de la Nouvelle-Calédonie, Anderson, celle du fort Colvile, et Paul Fraser, celle de la rivière Thompson. Un document révèle qu'on comptait alors 60 hommes et agents[5], mais il arrivait souvent que des familles entières suivaient les brigades. En juin 1850, Simpson se plaignit que la demande de 300 chevaux présentée par le conseil d'administration n'avait pas pour but de pourvoir au transport du matériel, mais répondait plutôt à des pressions exercées par des particuliers et à l'accommodement du va-et-vient des familles à Langley[6].

Le stage annuel des brigades à Langley était une occasion de grandes réjouissances pour les engagés de l'intérieur. Le dépôt offrait alors tout un assortiment d'articles qu'il leur était difficile, sinon impossible, d'obtenir à l'intérieur des terres. Ils achetaient à crédit, en acompte sur leurs gages, mais ne pouvaient transporter à l'intérieur plus que le quota, fixé pour chacun à un tiers du poids d'une pièce[7]. Les achats de grandes quantités d'eau-de-vie donnaient lieu à des moments de chahut classique entre les danses et les sports galants. Yale, homme de haute moralité qui dirigeait son fort de façon très stricte, se montrait courroucé au plus haut point devant pareil comportement. Dans une lettre qu'il écrivit à Simpson le 22 octobre 1852, il rapportait les faits suivants: *I anticipated that the Brigades as coming from the interior would have afforded a sample somewhat in accordance with things here, but was sorely dissappointed. They could not believe it possible that in a place so obscure anything good could exist, and seemed benignly disposed to regenerate the whole and thwart my whimsical propensities to uphold the ancient and idolatrous usages. The desire of disorganization, that the laws of morality should be changed, perfidy rewarded and honesty scorned, seemed, to my bewildered imagination, to pervade the land . . . I could not have believed it possible . . . that, among so few people, there could have been found so great a majority of unsteadfast persons.*[8]

Douglas passait une semaine au dépôt durant le séjour qu'y faisaient les brigades. Il venait du fort Victoria pour renouveler les contrats des employés, recevoir les rapports des agents et examiner les dispositions à prendre pour l'année suivante[9]. Le côté fonctionnel de ces rencontres était contrebalancé par les liens sociaux très étroits qui existaient entre les agents de la compagnie. Lorsqu'il se rendit au fort Langley en juin 1857[10], Douglas eut l'agréable tâche de marier deux des filles de Yale. Aurelia épousa John D. Manson, fils de Donald Manson, tandis que Bella s'unit à George Simpson, le commis à la supervision de l'empaquetage du matériel destiné à l'intérieur[11]. Plusieurs années plus tard, Aurelia se remémorait l'événement:

Our wedding ceremonies were performed by . . . James Douglas, in the presence of his daughter, Miss Agnes, his niece, Miss Cameron, Mr. Dallas, Mr. Pemberton, and Mr. Golledge and Mr. Ogden of Stuart Lake. Captain Mouat gave the signal to the men who were waiting, and seven guns were fired from the fort to the salute the weddings of the Chief Trader's daughters.

Mr. Ogden suggested a canoe ride after the ceremonies. So the boats were brought out, manned by the Voyageurs. The Governor, the Chief Trader and the bridal party took the first canoe. The remainder of the party followed in the other one. I can see it all still. We paddled up the Fraser River, the Canadiens singing their Boat Song.[12]

Après les affaires, les activités sociales et le départ des brigades entre le 15 et le 20 juillet, on se tournait vers la préparation des fourrures destinées à l'Angleterre. Toutes les peaux qu'on recevait de l'intérieur étaient étalées et aérées. Ainsi que Douglas en avisa Yale en 1854, il était essentiel que les fourrures soient parfaitement propres et sèches au moment de l'emballage; et si le temps était humide, on devait faire ce travail à l'intérieur d'un bâtiment continuellement bien chauffé[13]. Les peaux de renard, de martre, de vison, de rat musqué et de loutre de mer étaient habituellement placées dans des tonneaux à rhum, tandis qu'on emballait les autres pelleteries en balles pesant chacune environ 250 livres (par contraste avec les ballots de 90 livres destinés à l'intérieur), chacune enveloppée de peaux d'ours ou d'otarie de qualité inférieure. Les peaux de castor étaient étendues à pleine longueur dans ces balles[14]. Chaque balle était numérotée et marquée d'une lettre identifiant le territoire d'où les fourrures provenaient. La lettre « C » indiquait le « Columbia Department », et plus tard, après 1853, le « W » désigna le « Western Department ». La facture des articles divers que le vapeur *Otter* transporta en décembre 1855 nous donne un aperçu des balles qui se préparaient à Langley pour être expédiées en Angleterre[15]. La balle de fourrures numéro 4 de cet envoi contenait 59 grandes peaux de castor et 30 petites, 11 peaux de loutre, 29 de martre, 4 de pékan et 6 de loup-cervier. L'*Otter* ne transportait que six balles de fourrures, étant surtout chargé de barils de canneberges et de poissons. Le dépôt emballait néanmoins chaque année les fourrures de quatre districts: Langley, Nouvelle-Calédonie, rivière Thompson et Colvile.

La construction de bateaux

Le fort Langley contribuait au bon fonctionnement du réseau des communications intérieures en aidant fréquemment à dégager la voie qu'empruntait la brigade lorsqu'elle se dirigeait vers Kamloops. A partir de 1850 toutefois, il s'occupa avant tout de la liai-

son fluviale avec le fort Hope, point de départ de la voie terrestre. Pareille activité nécessita la construction de près de sept « batteaux » qui allaient assurer le service entre le fort Langley et le fort Hope en parcourant une distance de 80 milles. On construisit également des bateaux à quille qui vinrent s'ajouter aux vapeurs du fort Victoria pour effectuer la traversée du détroit de Géorgie.

La Compagnie du Nord-Ouest avait connu le succès de son service de transport de marchandises par « batteaux » sur le Columbia bien avant que la Compagnie de la baie d'Hudson ne se décide à approvisionner ses postes de la Nouvelle-Calédonie par voie maritime. Dès 1825, Simpson ordonnait l'utilisation continue de ce type d'embarcation pour le transport des expéditions de la compagnie de Vancouver à Okanagan[16]. L'inventaire de 1844 du fort Vancouver[17] fait mention de « batteaux » et de « bateaux du Columbia », mais on faisait rarement cette distinction. En 1841, neuf de ces bateaux équipés de 60 rameurs et des fournitures destinées à la Nouvelle-Calédonie, remontèrent le Columbia pour couvrir cette étape du voyage en direction de l'intérieur[18].

Lorsqu'au début de 1847 on entrevit la possibilité de remonter le Fraser sur une certaine distance à l'intérieur des terres, Anderson souligna la nécessité de se procurer un nombre suffisant de bateaux semblables sous tous les rapports à ceux en usage sur le Columbia, construits à Langley ou à Kequeloose pendant l'hiver[19]. Samuel Robertson, constructeur de bateaux du fort Vancouver, s'amena donc au fort Langley en avril pour y construire quatre gros « batteaux »[20]. L'année suivante, le conseil d'administration rapportait la construction, au fort Langley, de sept bateaux destinés à naviguer jusqu'aux rapides[21].
Les premiers « batteaux » du fort Langley étaient probablement du type de ceux qu'on construisait au fort Vancouver. Le lieutenant Charles Wilkes, qui accompagna la brigade de l'intérieur sur le Columbia en 1841, les décrivit en ces termes:
[Their shape is] . . . somewhat of the model of our whale-boats, only much larger, and of the kind built expressly to accomodate the trade . . . they have great strength and buoyancy, carry three tons weight, and have a crew of eight men, besides a padroon: They are thirty feet long and five and a half feet beam, sharp at both ends, clinker-built and have no knees. In building them, flat timbers of oak are bent to the requisite shape by steaming; they are bolted to a flat keel, at distances of a foot from each other: the planks are of cedar, and generally extend the whole length of the boat. The gunwale is of the same kind of wood, but the rowlocks are of birch. The peculiarity in the construction of these boats is, that they are only riveted at each end with a strong rivet, and being well gummed, they have no occasion for nailing.[22]

Après quelques années d'expérience, les constructeurs des bateaux faisant la navette entre les forts Langley et Hope apportèrent certaines modifications à leurs bateaux. Sans toutefois mentionner d'adaptations particulières, Douglas rapporta que les bateaux d'une nouvelle flottille conçue pour la navigation fluviale, construits en 1852, avaient subi plusieurs améliorations de charpente et de forme qui les rendraient plus propres à la navigation du Fraser[23].

Les « batteaux » chargés mettaient de cinq à six jours à remonter le fleuve, du fort Langley au fort Hope[24]. Chacun transportait 60 ballots destinés à l'intérieur et six ou huit hommes d'équipage[25]. Le parcours ne nécessitait pas de portage, mais les bateaux devaient être halés sur certaines distances. Il fallait alors décharger près de la moitié de la cargaison, fixer des cordages de manille aux côtés de l'embarcation et, du rivage, touer ou haler celle-ci pour lui faire passer le courant rapide. Les voyageurs transportaient sur leur dos les ballots qui avaient été déchargés jusqu'à l'autre bout du rapide et ne les remettaient sur le bateau que lorsque celui-ci l'avait traversé[26]. Au retour, les «batteaux» se laissaient porter par le courant et faisaient le trajet en trois ou quatre jours[27].

Les bateaux à quille qu'on construisait au dépôt de Langley étaient destinés à aller, en cas d'urgence, chercher des approvisionnements au fort Victoria. En avril 1847, le conseil d'administration commanda un bateau de 50 pieds pour assurer ce service[28], mais la construction prioritaire de « batteaux » reporta le projet à 1851. Ce n'est qu'alors qu'on passa la commande de deux bateaux à quille, l'un en pin, l'autre en chêne. Langley fournit tous les matériaux nécessaires à la construction du premier, mais on dut faire venir la quille et le bois du second du fort Victoria[29]. L'année suivante, on rapporta à Yale qu'un des bateaux était arrivé sans encombre et qu'il voguait et se maniait remarquablement bien, en plus de ses autres belles qualités comme ses lignes et sa solitité qui étaient également remarquables[30].

La construction des quelques bateaux à quille était relativement peu coûteuse, et c'étaient plutôt les services de la flotte de « batteaux » entre le fort Langley et le fort Hope qui jouaient le plus dans le total des frais de transport intérieur. Seule la découverte d'une voie terrestre continue allant du dépôt du fort Langley à celui du fort Thompson pouvait réduire ces frais. La compagnie demanda donc à Gavin Hamilton d'explorer la vallée de la Chilliwack au cours de l'été 1855 pour trouver une voie praticable[31]. Celui-ci fut favorablement impressionné par le sentier qui arrivait au Fraser, 30 milles en amont du fort Langley, obliquait vers le sud en évitant la barrière montagneuse de la route longeant la rivière Coquihalla, et se jetait finalement dans cette dernière sur les

bords de la Similkameen[32]. Les travaux d'aménagement de la voie débutèrent dès l'automne aux deux extrémités du parcours, mais on abandonna tout en juillet 1866 à cause d'obstacles imprévus que les explorateurs n'avaient pas constatés, c'est-à-dire une ceinture de collines abruptes et rocailleuses autour du lac Chilliwack, qui auraient été inaccessibles aux chevaux, soit en ligne directe par les crêtes, soit en contournant par le bord du lac[33]. On continua donc d'emprunter le Fraser comme partie intégrante de la route de la brigade, et le fort Langley garda son importante entreprise de construction de bateaux jusqu'à ce que le poste cesse de servir de dépôt en 1858.

La ferronnerie

Pour servir plus rapidement les postes intérieurs situés sur le versant du Pacifique, la ferronnerie était forgée au dépôt côtier, où il était facile d'expédier le fer et le charbon. Lorsqu'on abandonna le dépôt du fort Vancouver en 1848, le forgeron du fort Victoria prit temporairement la relève. Le 30 août 1850, Yale était informé que la compagnie ferait désormais faire tous les travaux de ferronnerie de ses postes intérieurs[34] au fort Langley, étant donné qu'il n'y avait qu'un seul forgeron à Victoria.

Une commande donnée au fort Langley, pour diverses haches et autres articles de ferronnerie requis pour l'approvisionnement de 1852 des districts ci-dessous mentionnés[35], donne une idée du volume annuel des travaux de la forge.

New Caledonia	*25*	*large round axes*
	56	*half square axes*
	75	*small round axes*
	20	*large square axes*
	50	*small square axes*
	4	*garden hoes*
	12	*crooked knives*
	19	*doz. fine steels*
	7	*pit saw setts*
Fort Colvile	*30*	*large square head axes*
	50	*half square head axes*
	100	*small square head axes*
	100	*small round axes*
	30	*garden hoes*
Thompson's River	*6*	*large square head axes*
	30	*half square head axes*
	100	*small round axes*
	400	*rivets pr. saddles*
	100	*rings pr. saddles*
	1	*saw sett*
	24	*scythes hedges.*

Les postes de l'intérieur commandaient souvent plusieurs articles qui ne figurent pas sur cette liste, comme des valets de sûreté, ressorts, écrous et palettes pour les pièges à castors, des gonds, poignées et loquets de porte, des ciseaux à glace et des fers à cheval[36].

On fabriquait ces objets tout en accomplissant diverses autres tâches. Les forgerons du fort Langley fabriquaient des cerceaux pour barils à saumons, des attaches pour bateaux, des jougs à boeufs, des harnais pour chevaux, et une grande partie des objets de ferronnerie des bâtiments. Ils réparaient les instruments de ferme, les serrures et gonds du fort, et assuraient l'entretien général de ces objets[37].

L'agriculture

En 1847, Langley délaissa en grande partie l'agriculture au profit de la pêche. Il dut toutefois s'y adonner de nouveau en 1850, lorsqu'une disette générale de vivres sévit sur la côte nord-ouest[38]. Cette pénurie était en partie attribuable à l'octroi, par la Couronne en 1849, de l'île Vancouver à la Compagnie de la baie d'Hudson pour des fins de colonisation. La ferme du fort Victoria n'offrait en effet pas suffisamment de ressources pour aider les nouveaux colons à s'établir et pour approvisionner les postes intérieurs de la compagnie. Afin de réduire la charge qu'imposait l'approvisionnement, le conseil d'administration décida donc d'attribuer à Langley la tâche de fournir les denrées nécessaires aux brigades. Le gouverneur et le comité vinrent entériner cette décision dans une lettre datée du 10 juillet 1851.

We notice your intention to extend the farm at Langley and trust that you will be able to supply the wants of the interior from that post as we suppose with the large influx of people into Vancouver's Island, you at present consume as much or more than you can raise.[39]

Ce sont des engagés arrivés d'Angleterre au printemps 1851 qui entreprirent les labours. En mai, quatre hommes avaient été envoyés au fort Langley pour travailler la plaine. Les labours se faisaient sous la direction de William Atkinson, un homme d'age mûr dont on vanta l'excellent caractère et la bonne éducation. Avec l'aide des Indiens de la région, la petite équipe devait agrandir la ferme, la subdiviser en champs de grandeur appropriée et l'entourer de solides clôtures de pagées bien faites[40].

La bonne marche des travaux se heurta immédiatement aux effets du caractère des Anglais. Les hommes ne pouvaient souffrir ni les conditions de leur nouveau milieu, ni la personnalité rigide de Yale. Douglas avertit ce dernier que les laboureurs anglais étaient habitués à une vie plus douce que ceux d'ailleurs et qu'il fallait par conséquent les diriger avec ménagement pour éviter de

les mécontenter[41]. Mais Yale refusa de mignoter qui que ce soit. Dix mois plus tard, il renvoyait deux des hommes parce qu'il les jugeait inutiles et critiquait fortement Atkinson qu'il qualifiait d'inactif. Le double congédiement gêna quelque peu, car il ne se trouvait pas d'ouvriers prêts à prendre la relève dans l'immédiat. Les seuls hommes disponibles étaient des « stubborn Englishmen » [Anglais têtus] ainsi que Douglas les dépeignit dans une lettre qu'il adressa à Yale, ajoutant que ce dernier les trouverait difficiles à conduire, vu son tempérament réputé peu libéral et le fait qu'il n'était pas disposé à les soigner aux petits oignons[42]. On finit par trouver aux Orcades et en Haute-Ecosse des hommes qui convenaient mieux au travail dans les postes intérieurs[43].
On cultiva à cette époque des graminées et des racines semblables à celles qu'on trouvait dans les années 1840. Une facture datant de 1850 énumère des semences peu communes dont on se servait probablement pour le pâturage[44].

1 bushel Perenial Rye Grass
1/2 bushel Cocksfoot Grass
1 bushel Italian Rye Grass
8 lb. Red Top Clover Grass
6 lb. White Top Clover Grass
2 lb. Foxtail Grass
2 lb. Cow grass
4 lb. Trefoil Grass
2 lb. Italian Rye Grass

On cultivait surtout l'avoine, la fléole des prés et le blé. Cent quarante boisseaux de grains furent semés en avril 1851[45]. Il s'agissait probablement de blé. Transformé en farine à Victoria, le blé du fort Langley constituait l'une des principales denrées expédiées à l'intérieur. Les envois de pommes de terre étaient également très importants. Celles-ci poussaient extrêmemen bien et suffisaient à l'approvisionnement du fort Victoria et des brigades[46].

Vers 1854, le fort Langley produisait un excédent de grains qu'on envoyait aux colons de l'île Vancouver. Les documents n'indiquent pas la superficie cultivée à cet endroit, mais à en juger par les quantités de blé envoyées au fort Victoria, elle était probablement plus petite que celle qu'on labourait à l'époque où le fort Langley fournissait du blé à la Russie. On estime qu'elle atteignait environ 200 acres.

L'industrie laitière du fort Langley, axée principalement sur la production de beurre pour la compagnie russe, ne semble pas avoir souffert du non-renouvellement de l'entente concernant l'approvisionnement dans le contrat de 1849. A la suite de l'incendie de novembre 1848, qui détruisit une grande quantité de grains et tout le fourrage, et de l'hiver exceptionnellement rigoureux qui suivit, le troupeau du fort Langley tomba de 240 à 80 têtes[47]. En mars 1849 toutefois il en comptait 430[48]. Malgré l'absence d'inventaires de bétail pour la période de 1850, la correspondance générale faisant mention de l'industrie laitière semble indiquer qu'on gardait un troupeau assez important au cours de la décennie qui suivit.

La pêche du saumon

Le soutien qu'apportait le fort Langley au transport intérieur était essentiel au profit net annuel du commerce des fourrures. Contrairement à la salaison du saumon, toutefois, il ne figurait comme aucune source d'excédent monétaire dans les comptes de la compagnie. Il n'est donc pas surprenant de constater qu'on ait accordé une attention toute spéciale à la salaison du saumon dans une entreprise que l'on voulait lucrative avant tout. Le saumon de Langley gagna la faveur du marché autochtone d'Oahu, et la compagnie accrut rapidement sa production, pour finalement atteindre un chiffre d'exportation record de 2610 barils en 1849. Entre 1850 et 1854, la vente annuelle se chiffrait en moyenne à 1600 barils qui rapportaient chacun de $15 à $17[49]. Par la suite cependant, la demande se fit moins forte et le prix d'un baril de poisson de l'année baissa jusqu'à $2. Cette tendance du marché s'explique en partie par la concurrence avec d'autres fournisseurs comme la baie Puget et l'expansion de la salaison du poisson dans les îles mêmes[50]. Mais ce qui porta davantage atteinte à la Compagnie de la baie d'Hudson fut le mauvais rapport qu'on fit sur la qualité du saumon de Langley. Les longues discussions que ce rapport suscita au sein de la compagnie fournissent de nombreux renseignements sur les deux dernières facettes de l'industrie de la mise en conserve du poisson de Langley qui comportait trois aspects: (1) la traite, (2) la salaison et (3) la tonnellerie.

La traite

Depuis l'établissement du premier fort en 1827, les habitants du fort Langley avaient découvert qu'il leur était plus avantageux d'acheter leur saumon des Indiens que de le pêcher eux-mêmes. Les résultats de leur saison de pêche de 1828 leur fit conclure que juste les lignes et le fil à filet coûtaient à peine moins cher que d'obtenir le saumon par la traite[51]. En 1829, McDonald troqua 7544 saumons contre des marchandises valant au total £131 7*s* 2*d*. Selon son calcul de 90 saumons par baril, le prix de troc s'élevait à 3*s* 3*d* le baril[52]. Ce prix ne changea pratiquement pas au cours des 17 années qui suivirent. Durant l'été de 1846, Langley traita 1400 barils de saumons au prix de trois shillings en marchandises par baril[53].

Un rapport sur la traite du saumon à Langley pour la période allant du 10 au 20 août 1829 précise le genre d'articles qu'on troqua contre 84 barils de saumons[54].

1 common half axe
2 hand dags
8-1/2 doz. rock knives
5-1/2 gross brass rings
1-1/2 gross M.C. buttons
1/2 doz. 8 in. flat files
125 large cod hooks
3 lbs common Canton beads
10 small chisels
1/3 doz. common horn combs
1 lb. leaf tobacco
Red baize and cotton wire
81 small adzes
4-1/2 doz. scalpers
1/2 doz. yellow wood folders
3-1/3 doz. P.C. looking glasses
1-1/6 gross M. jacket buttons
1-1/2 doz. 7 in. files
50 small kirby hooks
2 pr. wrist bands
1-1/2 lb. vermilion
2 doz. Indian awls

En 1851, on troquait encore des boutons boules et d'autres menus articles[55].

Avant que l'industrie de salaison du saumon n'atteigne le stade de l'exportation, le troc ne s'effectuait que sur le quai situé en face du fort Langley. Les commerçants se rendaient à cet endroit avec des caisses d'articles qu'ils échangeaient contre du saumon et d'autres produits que leur offraient les autochtones[56]. L'exportation prit de l'ampleur, et il fallut de plus grandes quantités de poisson frais. On envoya donc un agent de la traite et une équipe de saleurs aux pêcheries indiennes situées sur l'amont du Fraser. L'un de ces postes, aménagé près de la rivière Chilliwack, à environ 25 milles en amont du fort Langley, fournit 1020 barils de saumon en 1847[57]. En 1848, un incendie ravagea cet établissement consistant en une maison d'habitation, un hangar, des cuves à salaison, 20 barils vides et environ 60 boisseaux de sel. Le pêcherie fut toutefois rapidement rétablie[58]. Des agents de la traite et des saleurs allaient également s'établir à l'occasion au fort Hope et sur le rivage de la Harrison[59].

Les Indiens préféraient naturellement vendre au plus offrant. La compagnie suscita un grand mécontentement chez les autochtones lorsqu'elle voulut, en 1849, encourager l'expansion de l'industrie de salaison du saumon au fort Victoria. Ceux-ci n'appréciaient guère le fait que le poisson se vende plus cher à Victoria qu'à Langley[60]. Au cours de la saison de pêche de 1852, un navire américain vint mouiller à l'embouchure de la rivière, et un autre bâtiment appartenant à un établissement situé dans l'île Belvou gêna encore davantage le commerce du saumon de Langley. Yale regardait ces manoeuvres avec dédain. Il écrivit à Simpson que les marchandises les plus estimées, que l'on se gardait bien de troquer pour du poisson à Langley, s'échangeaient chez les concurrents à 300 pour 100 moins cher qu'à Langley, ce qui détournait les pêcheurs du poste et lui valait des reproches amers de la part des autochtones. Mais les commerçants de Langley étaient plus mobiles que leurs concurrents, et c'est ce qui leur valut de gagner la faveur des Indiens en dépit de leurs prix[61].

La salaison

La préparation ou salaison commençait dès l'achat du saumon et durait habituellement quatre ou cinq jours ou la durée de la montaison. Aurélia Manson en décrit très vaguement la méthode:

Many boys, and a man or two, would be running from the wharf with the salmon, which they piled before the women of the fort and others who were seated in a circle in the shed where they cut the salmon. No rest for the boys. They had to continue their running, this time with the cut salmon to the men in the big shed where they were salting the salmon. And so they worked all the week, early in the morning till late at night till the salmon run was over.[62]

Aucun document ne décrit le débitage du saumon ni la recette de la saumure, ou encore la quantité de sel qu'on devait mettre dans chaque baril de 180 livres. Il est toutefois connu qu'on enlevait la tête et la grande arête, contrairement à ce qui se faisait sur la côte est[63].

Tandis que le saumon de Langley gagnait la faveur des autochtones d'Oahu, il soulevait des mécontentements du côté des grossistes des îles Hawaï qui l'achetaient pour le revendre à d'autres pays. Des exportateurs soutinrent que leur poisson, plutôt mou que ferme, n'avait pas été bien préparé, ce qui leur occasionna de lourdes pertes lors d'une expédition de saumon de la rivière Fraser vers Sydney, Australie, en 1853[64]. Le représentant de la Compagnie de la baie d'Hudson aux îles Hawaï, Robert Clouston, attribua les avaries à la qualité inférieure du sel hawaien dont on s'était servi pour préparer le saumon de Langley. Il affirma que le sel de Liverpool conserverait plus longtemps le poisson, donnant sur le marché une supériorité marquée au produit de la compagnie et encourageant les spéculateurs à l'exportation à Sydney[65]. A la suite de cette proposition, 60 tonnes de sel de Li-

verpool furent envoyées au fort Victoria en décembre 1854 et, de là, expédiées à Langley en même temps qu'une note de Douglas soulignant qu'étant donné la meilleure qualité du sel de Liverpool, une plus petite quantité de ce sel serait requise pour donner au saumon une belle teinte rougeatre qui le revaloriserait sur le marché étranger[66].

En janvier 1855, le conseil d'administration fit expédier au marché de Londres 100 barils de saumon de la rivière Fraser (sans sel de Liverpool) dans le but de réduire le stock (de Oahu) et le vendre à meilleur compte[67]. Les résultats ne furent cependant pas ceux qu'on avait escomptés car la vente ne rapporta en effet que 18*s* le baril. Selon le rapport présenté en juillet 1855 par Ricknell et Rotten, facteurs du poisson à Londres, le gros problème n'était pas le sel, mais plutôt le mauvais état des barils qui laissaient échapper la saumure, enlevant au poisson presque toute sa valeur[68].

Entre temps, les îles Hawaï faisaient savoir que le saumon de 1855 du fort Langley, qui avait été préparé au sel de Liverpool et recouvert de saumure, était tellement mou que même les autochtones n'en voulaient pas, et que la saumure de certains barils contenait des vers[69]. Cette nouvelle parvint à Langley en même temps que les rapports d'Angleterre sur le saumon de la rivière Fraser. Yale put donc lire les deux lettres le 8 novembre 1855.

L'agent en chef de Langley ne prisa guère qu'on critique ainsi sa salaison du saumon. Il attribua la responsabilité des mauvaises ventes à d'autres poissons qui avaient été mis en conserve par la compagnie dans l'île Vancouver et aux méthodes de commercialisation. Yale fit remarquer que:

Perhaps the Salmon might have been sold when there was a demand for it, at a moderate price . . . Things will grow rusty by long keeping and bad care, and it is not very surprising that out of 6000 or 7000 barrels some two or three hundred should have become depreciated in quality and value. The tutelar duties of Fraser's River have no control over the fish after they have been salted and shipped for market. We never heard any complaints about the Fraser's River Salmon before an attempt had been made on Belvou and Vancouver's Island to surpass us in the process of curing. The contrast opened the eyes of the Islands, and they wanted fresh supplies from Old Langley.[70]

Le conseil d'administration contint ses réactions face aux accusations qu'on portait de part et d'autre. Tout en s'efforçant d'apaiser Yale, qu'il savait très offusqué, Douglas souligna avec insistance divers aspects à améliorer dans l'opération de salaison. Il répondit:

Your own experience in curing fish has been so great that I do not think my remarks on the subject would much extend the spheres of your knowledge but I have been taught by experience that two conditions are essential to the proper curing of fish. – First, that the fish should be perfectly fresh, and not overexposed to the sun, which makes it soft and flabby.

Secondly. It should not be washed in fresh water after being cut up by immediately salted down. To keep salmon from becoming rusty the oil should be extracted by filling the cask with pickle to some distance above the brine hole which can be done by placing a circle of clay around it skimming off the oil as it rises to the surface.

The oil will continue to rise for Several days and will be collected in sufficient quantities to pay for the expense of the operation.[71]

En février 1856, Douglas faisait rempaqueter au fort Victoria 150 barils de saumon de Langley destinés au marché de Londres[72]. Il semble avoir oublié de suivre le conseil qu'il avait lui-même donné, *i.e.* utiliser du poisson très frais. Dans le rapport qu'ils firent le 14 août 1856 sur le poisson qu'ils venaient de recevoir, Ricknell et Rotten écrivirent que le poisson n'avait pas été préparé pour être conservé suivant les avis adressés l'année précédente et que c'était surtout du poisson hors saison ou du vieux. Pour illustrer la préparation adéquate du saumon destiné au marché londonien, on envoya à la côte du Pacifique un paquet contenant deux saumons qui avaient été salés au Labrador[73].

Au début de l'année 1857, Langley reçut instruction de préparer 200 barils de saumon destinés à l'Angleterre, en conservant la tête et la grande arête, conformément à l'échantillon du Labrador qu'il avait reçu[74]. Par la suite, la rareté du saumon qui fit monter les prix dans les îles Hawaï détourna l'attention du conseil d'administration et lui fit oublier quelque peu le marché londonien[75]. On continua d'effectuer de façon traditionnelle la salaison du poisson destiné aux îles jusqu'à ce que la ruée vers l'or dans le Fraser vienne brusquement interrompre l'exportation du saumon en 1858.

La tonnellerie

La baisse soudaine des ventes de saumon suscita presque autant de plaintes concernant la fabrication des barils qu'elle en souleva au sujet de la salaison. A plusieurs reprises, les barils de saumon de Langley arrivèrent aux îles Hawaï en si piètre état qu'il fallut tous les réparer, ce qui constituait une dépense considérable[76]. Tout au cours des années 1850, on s'efforça d'améliorer la fabrication des barils. Langley fabriquait ses barils à saumon avec des douves de pin blanc qu'on abattait dans les environs et qu'on

conditionnait pendant un certain temps[77]. Il y avait deux formats de barils: le baril courant de 180 lb[78] et des demi-barils de 90 lb, moins répandus. Au début ils avaient tous des cerceaux de bois, mais ceux-ci se rompaient sous la forte pression qu'ils subissaient au cours du long voyage vers les îles Hawaï, et la saumure se répandait partout. En 1852, on demanda à Yale de faire poser deux cerceaux de fer aux jables (bouts des douves) sur le plus grand nombre de barils possible et de consolider les cerceaux en bois par des petits clous[79]. Une lettre en date du 6 avril 1854 révèle que des cerceaux de fer furent posés sur les deux tiers des tonneaux et qu'on fixa des cerceaux de bois sur les autres qui allaient servir pour le commerce local à Oahu[80].

La fabrication de barils employait au moins quatre tonneliers à Langley. Le chef tonnelier, William Cromarty, touchait £50 par année tandis que ses assistants recevaient de £25 à £30[81]. Le travail s'effectuait dans l'atelier du tonnelier qui y gardait les outils courants du métier (herminettes, doloires, bondonnières, vilebrequins et mèches, compas, sergents, chassoirs, cerceaux et planes rondes)[82]. L'atelier du tonnelier se trouvait au nord du fort, du côté de la rivière. Un incendie le ravagea en 1852, et on le réaménagea dans le bâtiment situé à l'est du fort, seul bâtiment original du fort Langley qui ait survécu jusqu'à nos jours[83].

En mai 1852, Yale vendit dix barils neufs à un ancien employé de la Compagnie de la baie d'Hudson, le capitaine James Cooper, entrepreneur depuis peu[84]. Celui-ci proposa de recourir aux services des tonneliers de Langley pour établir sa propre pêcherie et empaqueter des canneberges et des pommes de terre achetées aux autochtones pour être revendues à San Francisco. Lorsqu'il fut informé des intentions de Cooper, le conseil d'administration protégea le droit d'exclusivité de la compagnie en fixant une limite dans le nombre de barils qu'elle allait vendre au capitaine et en prenant à son propre compte le commerce des canneberges[85]. A partir de 1852, les tonneliers de Langley eurent donc à fabriquer plus de 500 barillets à canneberges par année, en plus des quelque 2000 barils à saumons.

L'industrie de la canneberge

Le désir de la Compagnie de la baie d'Hudson de tenir les autres commerçants à l'écart de son territoire et de conserver le monopole du commerce avec les Indiens n'était pas le seul motif justifiant une industrie de la canneberge au fort Langley. Une estimation rapide du marché de San Francisco à l'automne 1852 laissa croire que les canneberges étaient en fait plus rentables que le saumon. Dans une lettre du 7 décembre adressée à Yale, Douglas affirmait qu'il pourrait vendre autant de canneberges que Langley pouvait fournir, au prix de 75 cents à un dollar le gallon; il estimait le prix d'un baril entre $33 et $42, ce qui ferait de cette denrée un meilleur article de commerce que le saumon et il recommandait à Yale d'en obtenir le plus possible, car outre le profit direct qu'on en tirerait, cela découragerait d'autres commerçants de s'ingérer dans les affaires de la compagnie[86].

Il fallut plusieurs années et de longues discussions avant que les canneberges de Langley ne soient offertes selon les exigences du marché. En 1853 et 1854, on les livrait dans des barils de 24 gallons en prenant soin de bien suivre les brèves instructions de Victoria qui ne mentionnaient que de remplir simplement les barils de canneberges et d'y ajouter ensuite le plus d'eau possible[87]. Les fruits se vendirent très bien, rapportant $12 le baril ou 50 cents le gallon, ce qui était toutefois bien inférieur aux prévisions que Douglas avait faites en 1852. La plupart des canneberges étant achetées pour être revendues en Californie, on trouvait l'empaquetage de Langley trop volumineux. En octobre 1854, le représentant de la compagnie à San Francisco, Thomas Lowe, demanda qu'on fasse plutôt des barillets de 10, 15 ou 20 gallons[88].

L'agent responsable à Langley se rendit vite compte de la surcharge de travail qu'entraînait la demande de Lowe. D'un ton sarcastique, il écrivit à Douglas que c'était à se demander si on désirait que le poste abandonne le commerce du saumon et garde les tonneliers occupés à l'année longue à fabriquer des barils pour les canneberges[89]. Pendant la saison 1855, Yale fit fabriquer par ses tonneliers 200 demi-barils ou barillets de 12 gallons et 100 barillets de 8 gallons. On empaqueta le reste des canneberges, soit les trois quarts de la récolte, dans 425 des barils habituels de 25 gallons[90].

Bien qu'on vendit à 55 cents le gallon la production totale de 1855, soit 725 barils qui rapportèrent un profit net de $8132.67, le gallon de fruits de Langley n'obtint pas le $1.25 qu'on accordait aux canneberges des Etats-Unis[91]. On rapporta que la compagnie de distribution avait critiqué surtout l'empaquetage mal fait, qu'on qualifia même d'infecte, à cause d'un mélange de feuilles, mousse et autres matières parmi les canneberges. En février 1856, on recommanda fortement à Yale de vanner les canneberges et de toujours s'assurer à l'avenir, qu'elles soient parfaitement propres avant l'empaquetage[92].

Au début de septembre 1856, Langley expédia 489 barils et 175 demi-barils de canneberges qu'on achemina aussitôt vers San Francisco dans l'espoir que ces primeurs commanderaient le plus haut prix sur le marché[93]. On n'obtint que 35 cents le gallon. Lowe se plaignit qu'on avait expédié les fruits beaucoup trop tôt, au moment où ils étaient abondants en Californie. Il soutint en outre que les fruits n'étaient pas mûrs et qu'on n'avait pas respecté

les mesures lors de l'empaquetage. Dans la même lettre par laquelle il transmettait ces informations à Yale, Douglas demanda qu'on envoie immédiatement un chargement additionnel de barils de fruits plus mûrs et remplis à pleine capacité. Il le supplia de ne pas désespérer de l'avenir, de se procurer autant de canneberges que possible et de tenter d'amener les Indiens à attendre qu'elles soient mûres avant de les cueillir[94].

La nouvelle commande de canneberges arriva au moment où le saumon de Langley était si controversé. C'en fut trop pour Yale. En octobre 1856, il envoya au conseil d'administration une lettre acerbe dans laquelle il écrivait:

The Cranberry plant is not bifarious – it bears fruit only once annually, and it seemed not unreasonable to anticipate some fair shadow of approbation that at so small a cost, in spite of opposition and without very stimulating advice, we had managed to procure so great a proportion of the last year's crop – $10,000 worth of fruit from Fort Langley in course of one season; this would seem no trifle, and yet evidently dissatisfaction reigns.

Yale soulignait de plus les mesures que Langley avait prises pour obtenir un bon produit.

No one now may feel disposed to admit the fact that one of the Langleyans had discernment enough to think of the winnowing machine as accomodable for cleaning the berries and that we have built a stable and a stately store for the convenience of the business. It seems to me . . . that the purchasers were rather prone to amplify a little on their foulness. The poor people could not now afford to purchase any more at the rate of $1.25 per gallon.[95]

La compagnie tira certes suffisamment de profits de l'industrie de la canneberge de Langley. C'est du moins ce qui ressort de l'analyse du prix de revient pour 1856 que Douglas avait faite pour le comité de Londres[96].

An estimate of the result of the Cranberry trade for Outfit 1856 is difficult to ascertain with exactness, for the reason that the berries are procured in barter, from the Native Tribes at Fort Langley, and amidst the hurry and bustle of trade, when Indians are numerous and pressing in their demands, and trading all sorts of things at the same time; it is utterly impossible to determine the precise cost of each or to ascertain any thing beyond the general expenditure of goods for the day. There being, however, a price fixed upon every article sold in the Indian shope, our estimate of the cost of the Cranberries will be founded on that established rate of barter, thus we find that a Blanket of 2-1/2 pts. valued at 7/1 is given for 25 Gallons of Cranberries, however, though the Blanket is the equivalent in trade of that quantity of Cranberries, very few blankets are actually expended in that trade, the value being made up with beads, vermilion, knives, needles, thread and other less costly articles, in quantities considered equivalent in trade to the Blanket, though their money cost, is not, by any means, so great.

We thus arrive at the conclusion that the first cost of Cranberries is something less than 4d a gallon, which we shall however assume to be the price, in order that the first cost may be fully covered.

The Barrels, being all made by the servants on the Establishment at Fort Langley, we have valued at a low rate but yet fully representing their actual cost to the concern.

All the other expense are exactly known, and charged in the account herewith forwarded, showing the result of the Cranberry trade for Outfit 1856, which you will observe has realized a profit of £613.18.5-1/2.

To that profit may fairly be added the sum of £514.14.2. charged against the consignments and credited Fort Langley for barrels, a sum which nearly covers the whole expense for servants wages (£584.17.3) incurred at that Post for Outfit 1856, and on the same principle, a part of the expenses of the « Otter » which otherwise she would not have earned are covered by the Freight charge of £210..2..8. credited that vessel for carrying the berries to San Francisco, thus the sum actually brought to credit of the Western Department, by those consignments is as follows Vizt.,

Profit as per account	*£613.18.5-1/2*
Cost of Barrels	*514.14.2*
Freight	*210. 2.8*
In all	*£1338..15..3-1/2*

Langley ne connut plus la bonne fortune qu'il avait eue en 1854, 1855 et 1856. La sécheresse de 1857 fut néfaste à la production de canneberges, et l'on n'exporta que 13 barillets de 12 gallons et 180 de 8[97]. L'émoi de 1858 relégua l'industrie de la canneberge au niveau familial.

Le triple rôle que joua le fort Langley dans les années 1850 en tant que dépôt intérieur et exportateur de saumon et de canneberges contribua énormément à faire du commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson sur le versant du Pacifique nord une entreprise florissante. Le succès de la compagnie reposait en effet sur le bon fonctionnement d'une voie intérieure aménagée par les Britanniques dont la construction de bateaux, la ferronnerie et les services d'approvisionnement et d'expédition de Langley faisaient partie intégrante. Malgré leur faible production et leur procédé rudimentaire, les industries du saumon et de la canneberge de Langley appuyèrent le service d'expédition et permirent à la compa-

gnie de faire des gains considérables. Le fort Langley fut à l'origine des activités commerciales et des services de transport que connut plus tard la Colombie-Britannique. En contribuant à l'importante présence économique de la Compagnie de la baie d'Hudson, il assura les prétentions politiques des Britanniques durant la ruée vers l'or du Fraser en 1858. Le fait que le fort Langley n'ait pu maintenir ses activités face au gouvernement et à la colonisation n'enlève rien au mérite de ses grandes réalisations.

La ruée vers l'or: l'apogée et le point tournant de l'histoire du fort Langley

Le caractère commercial du fort Langley, qui demeura au cours des années 1850 le principal centre de commerce et de transport, découlait de plusieurs facteurs dont le principal était la continuité de la traite des fourrures. Tant que le vaste territoire de la région du Pacifique était la chasse-gardée de la Compagnie de la baie d'Hudson dont le nombre de Blancs n'atteignait pas 200, les fourrures et le transport des approvisionnements déterminaient l'importance des activités. Lorsque se produisit la ruée vers l'or qui modifia rapidement la quantité et la répartition de la population et des centres, le commerce des fourrures s'effondra et la situation économique fut grandement transformée au fort Langley. Au cours des mois de 1858, lorsque se firent ces changements, le fort Langley atteignit son apogée en devenant le point de départ de la ruée vers l'or et le lieu de naissance d'une colonie britannique dans la région du Pacifique.

La découverte d'or dans la rivière Flathead, en Orégon, amena la compagnie à délibérer sur les répercussions qu'aurait une découverte d'importance semblable, presque trois années avant la célèbre ruée vers l'or du fleuve Fraser. Au mois d'août 1855, Douglas prédit que les cours d'eau au nord du Columbia se révéleraient également riches en or et que cette grande découverte se ferait probablement dans un avenir assez rapproché[1]. A ce moment-là, ainsi que plus tard, on craignait les répercussions de ces découvertes sur le commerce des fourrures mais la compagnie était encore plus intéressée par le fait qu'en approvisionnant les mineurs, elle pourrait peut-être augmenter ses revenus[2]. En mars 1856, Douglas écrivit à Simpson que les chances de profit n'augmenteraient qu'en proportion de la diminution des coûts de transport au fur et à mesure que l'exploitation des placers se rapprocherait du dépôt du fort Langley[3].

Au cours du printemps 1856, de l'or fut découvert dans plusieurs secteurs du district de la rivière Thompson; Yale révéla que de petites quantités du métal précieux furent également trouvées dans le lit de la rivière Coquihalla, près du fort Hope[4]. D'autres découvertes effectuées par des autochtones pendant toute l'année suivante donnèrent l'assurance que l'or se trouvait en quantité considérable dans les terres intérieures britanniques[5]. Le poste de la compagnie à Kamloops acquit 49 onces de poudre d'or de chercheurs indiens au mois d'août 1857[6]. Les Indiens et les commerçants de fourrures tentèrent tous deux de s'approprier le monopole des dépôts aurifères; les Indiens en faisant preuve d'une antipathie ouverte envers les aventuriers étrangers[7], et la compagnie en prenant des mesures juridiques et pratiques afin

de mettre un terme à toute concurrence américaine dans le commerce de l'or.

La Compagnie de la baie d'Hudson ne possédait pas le pouvoir légal de régie sur la terre ferme de cette région du Pacifique, mais son conseil d'administration avait réussi, pendant des années, à sauvegarder la vie et les biens de ses membres et aussi à éviter les affrontements entre autochtones et Blancs. Toujours aussi paternaliste, Douglas tentait maintenant de protéger la compagnie des entrepreneurs américains. Au mois de novembre, il écrivit à l'agent à Kamloops qu'étant donné que la compagnie détenait le privilège exclusif de la traite avec les Indiens du versant ouest des Rocheuses, nul autre ne pouvait légalement faire la traite ou ériger des établissements de commerce à l'intérieur de ce territoire britannique et que si quiconque tentait de le faire, l'agent était autorisé à lui signifier de se retirer[8]. A titre de gouverneur de l'île Vancouver et unique représentant britannique à des milliers de milles à la ronde, Douglas lança une proclamation stipulant les droits de la Couronne sur toute découverte d'or *in situ* et interdisant aux chercheurs d'or de prospecter sans une autorisation officielle du gouvernement de la colonie de Sa Majesté[9].

La construction et l'exploitation de routes de ravitaillement vers les mines donnèrent à la Compagnie de la baie d'Hudson une place de choix pour diriger ses activités futures. Afin d'exécuter cette lourde tâche, Douglas fit appel aux pionniers et magasiniers du fort Langley. Yale conseilla de faire transporter les marchandises par la route du portage Douglas, long de 13 milles, jusqu'au confluent de la rivière Thompson et du fleuve Fraser[10]. Il fut décidé de mettre sur pied un groupe chargé du transport, composé de deux officiers, dix Blancs et plusieurs Indiens pour faire passer par ce trajet un approvisionnement permanent[11]. Le matériel nécessaire comprenait deux lignes de petites embarcations: des canots sur la Thompson jusqu'en amont des rapides du Fraser et des « batteaux » pour les 130 milles en aval de ces rapides jusqu'au fort Langley[12]. La distance du portage de Douglas devait être parcourue à pied. Les charpentiers du fort Langley construisirent les bateaux en janvier et le service débuta quelques mois plus tard[13].

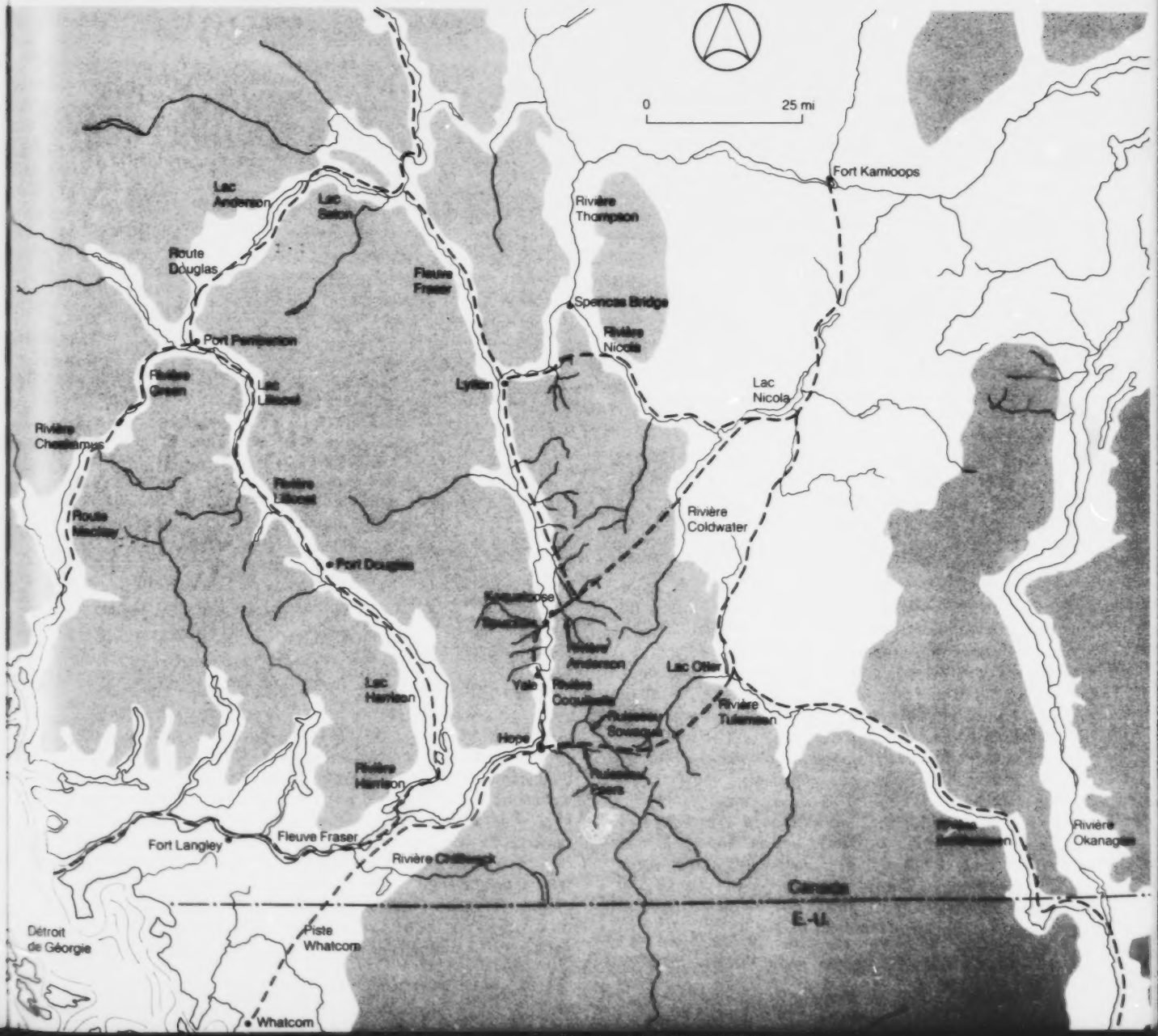
Deux voyages furent effectués sur le Fraser avant la crue annuelle qui obligea l'équipe à faire le transport des marchandises par la route du fort Hope. Douglas se trouvait au fort Langley le 15 février pour le départ de la première expédition de ravitaillement destiné à l'intérieur du pays. Dirigée par le commis George Simpson, l'expédition réussit à se rendre, avec un des bateaux, jusqu'à l'ancien fort Yale, puis transporta la cargaison par voie terrestre en empruntant le portage Douglas jusqu'à Spuzzum, directement en amont des chutes, puis, de là, se rendit en canot à Tecungean (aujourd'hui Lytton), où la Thompson et le Fraser se rencontrent. Une brigade à cheval de Kamloops prit livraison des marchandises[14]. Au cours d'une deuxième expédition dans les terres intérieures au mois de mars, un groupe plus nombreux du fort Langley commença la construction d'un nouveau poste, le fort Dallas (son nom devint Lytton en novembre de la même année) à la bifurcation des cours d'eaux[15]. Les vieux bâtiments du fort Yale, abandonnés à la suite de l'utilisation par la brigade de la route Peers pour se rendre au fort Hope, furent reconstruits et on y emmagasina des provisions ainsi qu'au fort Douglas pour la traite du printemps[16].

Tout au long de ces préparatifs, la compagnie surveillait l'étendue des gisements aurifères possibles. Depuis que les Indiens avaient commencé l'exploration de la rivière Thompson en juillet, la production totale se chiffrait à 1000 onces d'or. La production était relativement minime si on la comparait à celle des mines de la Californie qui, au cours de la même période de huit mois, produisirent 150 000 onces d'or; toutefois, il y avait une nette différence entre le nombre et les connaissances des mineurs des deux pays[17]. Il semblait donc facile de conclure que les prospecteurs blancs ne seraient pas attirés vers le fleuve Fraser, mais ce fut tout le contraire lorsque les gens apprirent que 800 onces d'or avaient été envoyées de Victoria à l'hôtel de la Monnaie de San Francisco au mois de février[18].

Le flot d'aventuriers débuta en avril lorsqu'arriva à Victoria le vapeur américan *Commodore*, transportant 455 passagers en provenance de San Francisco. Ce nombre doubla en mai; plus de 7000 arrivèrent en juin, 7000 en juillet et au moins 8000 autres arrivèrent par voie de terre. Au mois d'août, lorsque la fièvre commença à s'atténuer, le nombre de départs enregistrés de San Francisco atteignait presque 30 000 personnes. Il arrivait souvent que les navires transportaient plus de passagers que le nombre permis. Le 1er juillet à Victoria, 1900 personnes débarquaient du *Sierra Nevada*, parti de San Francisco le mois précédent avec à son bord un « maximum » de 900 passagers[19].

Puisque le premier centre d'activités minières se situait au confluent de la rivière Thompson et du fleuve Fraser, que les futurs prospecteurs y parvenaient par voie de terre ou de mer de Victoria, le fort Langley constituait pour tous la dernière étape avant de pénétrer dans le district de l'or. Le fort devint ainsi le centre d'administration et de contrôle des intérêts britanniques et de la compagnie. Le 8 mai 1858, Douglas promulgua une proclamation revendiquant les droits exclusifs de commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson, interdisant aux Britanniques et aux étrangers de faire le commerce au pays et stipulant que toute embarcation devait acheter un permis de la compagnie et un laisser-passer de

16 Routes menant aux gisements aurifères du fleuve Fraser (principales zones montagneuses indiquées en gris). (*Carte: K. Gillies*)



l'agent approprié des douanes à Victoria[20]. Afin de mettre en application ces règlements, Douglas persuada les autorités navales de placer la canonnière *Satellite* à l'embouchure du Fraser et d'ancrer sa chaloupe et sa yole près de Langley. Deux agents du revenu de Langley saisissaient les biens de contrebande et les canots sans permis[21].

En plus de son rôle de surveillance, Langley avait déjà pris en charge le transport vers les mines et était maintenant devenu un important détaillant. En mai, les affaires du magasin du fort Langley allaient bien et il avait reçu 336 onces de poudre d'or et fait un chiffre d'affaires d'environ $5000 depuis le début de mars[22]. Les marchandises les plus demandées étaient les couvertures et les vêtements de laine, la ferblanterie comme les casseroles et les poêles à frire, divers outils miniers dont les battées et les pics, ainsi que les provisions, principalement la farine, le jambon, les fèves et la mélasse. La nourriture était rare mais la compagnie essayait de maintenir les prix peu élevés. La farine se vendait $9 le sac de 100 livres et le sucre, 16 cents la livre. En prévision de la rareté de la nourriture pendant l'hiver 1858–1859, la compagnie ordonna à ses commerçants de se procurer le plus de saumon séché possible[23].

Pour le mineur moyen, d'origine américaine et habitué à la libre entreprise sans restriction des villes minières de la Californie, la façon de faire ses achats au magasin de la compagnie constituait une expérience tout à fait nouvelle. Le rédacteur en chef du *Alta California* fit part en détail de ses observations sur la discipline du magasin de Langley.

At six o'clock in the morning the massive bolts and bars are unlocked from the entrances to the stockade which surrounds the buildings of the Hudson's Bay Company . . . At a later hour in the morning the door of the sales-room is opened, in the loft next to the buildings of the Hudson's Bay Company . . . At a later hour in the morning the door of the sales-room is opened, in the loft next to the northeastward of the chief trader's residence, and the business of the day begins. The door is scarcely opened when the small space allotted to customers inside the building is filled with people, and from that moment trade is uncesing, and a continuous stream of coins flows into the till of the Company until noon, when a bell rings and business ceases at once. Everybody leaves the store-house, the doors are closed, and all hands go to dinner. At the end of an hour business is resumed again, and the same dull and monotonous routine is gone through with until six p.m. when again trade is brought to a dead halt, the crowd disperses, and the business portion of the day is ended.

Non seulement les affaires se déroulaient dans la routine mais également de façon bizarre et démodée. Amusé, le rédacteur poursuivit:

Inside this trading warehouse there is a look of venerable antiquity that it would be difficult to match in any other portion of the world today. The scales used for weighing out the wet goods are the old style balances, with ponderous upright and beam, and capacious trays for the reception of merchandise, suspended from the one end, and one for the weights from the other. Everything else about the establishment is in keeping with this, and business is transacted exactly as it used to be in the quaint old towns of the thriving Knickerbockers and early tradespeople of staid New England.

A bottle of whiskey, or « Hudson's Bay lightning, » as it is not inappropriately called, when sold to a purchaser, is first carefully corked, then a string tied around the neck, and a loop formed so that it may be conveniently suspended from the finger, then a piece of paper is carefully wrapped around it, and the customer receives possession of his property . . . it is to such customs that Young America applies the expressive title of « old fogyism ».[24]

En avril, la compagnie en vint à la conclusion que le magasin était de trop petites dimensions et ne pouvait suffire aux besoins d'une entreprise de grande envergure; elle décida donc de déménager le service de vente au détail au rez-de-chaussée de l'habitation située à gauche de la grande maison. Le nouveau magasin, aménagé en mai, était composé d'un espace réservé à la vente et d'une salle pour l'empaquetage des commandes des employés et autres fonctions[25]. Toutefois, la salle de vente ne fut jamais utilisée[26], probablement parce que l'étendue de la navigation jusqu'aux forts Hope et Yale détourna une grande partie des affaires prévues pour Langley.

Les navires de la Compagnie de la baie d'Hudson (principalement l'*Otter*) qui, selon la loi, devait être la seule à avoir des vapeurs sur le Fraser, étaient trop lourds pour remonter le fleuve au-delà du fort Langley. Dans le but de réduire les coûts de transport par bateaux, la compagnie étudia attentivement la possibilité d'achat d'un petit vapeur jaugeant 100 tonnes pour faire la navette entre le fort Langley et les rapides du fleuve Fraser[27]. Toutefois, cet achat ne fut effectué que lorsque la difficulté fut résolue par un autre moyen. Au mois de juin, la Compagnie de la baie d'Hudson accepta d'accorder des permis à des vapeurs pour faire la navette entre Victoria et les rapides sous réserve de certaines conditions dont celle de ne transporter que les marchandises de la compagnie et de lui verser deux dollars pour chaque passager à bord[28]. Le dimanche 7 juin, le vapeur américain *Surprise* fut

17 Le fort Langley, 24 mai 1858 (dessin d'Alexander Grant Dallas). (*Dr O.V. Briscoe, Londres.*)

18 - Fort Langley, Frazer's River », *Harper's Weekly*, 9 octobre 1858. (*U.S. National Archives, Washington, D.C.*)

le premier du genre à atteindre le fort Hope; un mois plus tard, le vapeur à roue arrière *Umatilla* atteignit Yale[29].

Quoique le fort Langley partageait maintenant une plus grande partie du commerce avec les postes en amont du fleuve, il demeura pendant deux mois le centre de l'activité commerciale sur le Fraser. Au cours des mois de juin et juillet, le nombre d'aventuriers arrivant au fort atteignit son point culminant lorsque 1732 personnes arrivèrent en une seule journée, en juillet[30]. Ces nouveaux venus ne pouvaient pas tous se payer la traversée du fleuve à bord des vapeurs et ils ramèrent donc dans leur propre embarcation, faisant halte en premier lieu au fort Langley. En visite au fort en juillet, Douglas indiqua que les ventes s'élevaient en moyenne à $1500 par jour[31]. Un petit village de tentes s'élevait à l'extérieur du fort et une personne entreprenante avait même ouvert un restaurant, construit de bois rond et appelé « Miner's Home », dont il fut dit que la table était digne d'un établissement de première classe[32].

L'arrivée des brigades le 30 juin fut l'occasion d'une fête pour les employés de la compagnie et les mineurs de Langley. Assistant au bal annuel de bienvenue aux visiteurs, un prospecteur de l'île du Prince-Edouard nota ses impressions destinées aux gens de chez lui.

I . . . was not a little surprised at seeing the company composed of so many heterogeneous a kind. There were the English, Scotch, French and Kanackas present, and their offspring, and all so thoroughly mixed with the native Indian blood, that it would take a well versed Zoologist to decide what class of people they were, and what relations they had to each other; though that will cause you but little surprise, when you are informed that almost all the Co.'s wives are the native Squaws, their children, which are called half breeds, as a general thing, being quite fair, docile and intelligent. The Ball was conducted with the best possible decorum. The music was sweet, from the violin, and the dancing was performed in the most gracefull manner, by the Indians and the half breed, who took a very prominent part on that occasion.[33]

La fièvre de l'or créa un état de surexcitation parmi les engagés de l'effectif des brigades cet été-là. Nombre d'entre eux s'étaient évidemment entretenus en particulier avec les mineurs de Lytton, du fort Hope et de Langley. Ils n'étaient pas disposés à continuer de servir comme rameurs à £20 par année pour les « milieux » et £25 par année pour les « bouts », tandis que d'autres en faisaient autant en une semaine de prospection. Ce ne fut qu'après de grands efforts de persuasion de Douglas qu'ils acceptèrent d'être réembauchés avec une augmentation de £10 chacun[34]. Le 18 juillet, les brigades de la rivière Thompson et de la Nouvelle-Calédonie quittèrent le fort Langley pour la dernière fois. L'apparition du transport à vapeur à 80 milles au-delà du fort Langley avait provoqué l'établissement d'une nouvelle tête de navigation et le fort Hope[35] devint donc à partir de cette époque le dépôt de la compagnie.

La ruée vers l'or interrompit inévitablement et modifia le commerce des fourrures. L'arrivée soudaine de milliers d'étrangers dans un vaste territoire non structuré posa immédiatement des difficultés aux niveaux de la loi, de l'ordre et de la nationalité. Dans ses efforts de discipline au sein de la collectivité des mineurs, Douglas ne fit que peu de distinction entre les intérêts de la compagnie et les intérêts britanniques. L'acquittement des droits et le respect des autres règlements de la compagnie pouvaient être considérés comme la reconnaissance des pouvoirs de la Couronne, de qui la compagnie avait reçu ses privilèges. Les agents officiels du Revenu et les officiers du navire de guerre *Satellite* appliquaient les lois douanières britanniques et renforçaient le monopole de la compagnie. Douglas, gouverneur de l'île Vancouver et administrateur en chef de la baie d'Hudson sur la côte du Pacifique, s'était identifié à l'image de la Couronne et de la compagnie[36], identité qui ne pouvait durer éternellement. Il s'aperçut rapidement qu'il était impossible de gouverner une population nouvelle au moyen d'une proclamation. Son intention de tirer le maximum d'avantages pour la compagnie durant la ruée vers l'or s'accompagnait visiblement d'une attitude fataliste à l'égard de la survie du commerce des fourrures. L'expérience vécue par la compagnie en Orégon avait démontré l'incompatibilité de ce commerce et d'une forte immigration. En juin, Douglas était persuadé qu'il était impossible de mettre un frein à l'augmentation du nombre de squatters dans la vallée du Fraser; il proposa donc de permettre aux pionniers de s'établir dans le pays moyennant une indemnité acceptable à verser à la compagnie qui abandonnait son permis[37].

Le gouvernement impérial débattit, au cours de l'été 1858, la question de l'administration du territoire continental. Il approuva fortement les efforts de Douglas pour le maintien de l'ordre et des droits de la Couronne, mais dénonça son interprétation libre des droits de la compagnie. Dans une dépêche envoyée le 16 juillet 1858, le secrétaire aux Colonies, E.B. Lytton, rappela à Douglas que selon sa charte, la compagnie détenait le privilège exclusif de la traite avec les Indiens, mais qu'elle ne possédait aucun autre droit ou privilège que ce soit. Il souligna aussi qu'il était contraire à la loi, et donc interdit, d'exclure l'importation de marchandises ou d'empêcher quiconque de faire le commerce avec tout habitant sauf avec les Indiens; il était encore plus fortement interdit d'exiger l'obtention d'un permis de la compagnie de la part des

19 Intérieur de la cour du fort Langley, vue sur le sud et sur le « Hall », par E. Malladaine, 15 décembre 1858. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

20 Le fort Langley, vue sud, par E. Malladaine, 15 décembre 1858. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

19

20

personnes arrivant dans le territoire[38]. Douglas recevait en même temps la permission de prendre des mesures conformes aux droits des sujets britanniques[39]. Le gouvernement de Sa Majesté décida d'établir une colonie sur la terre ferme et recommanda la nomination de Douglas au poste de gouverneur à condition que ce dernier rompe toute relation avec la compagnie[40].

La loi qui créa la colonie de la Colombie-Britannique fut adoptée par le Parlement britannique le 2 août 1858[41]. Douglas en fut nommé le gouverneur le 2 septembre[42] et les privilèges de commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson furent abrogés par un décret datant de la même journée[43]. Un détachement composé de 150 ingénieurs royaux, commandés par le colonel Richard Moody, fut envoyé immédiatement sur la côte afin d'effectuer l'arpentage des terres destinées à la vente publique, de choisir la capitale, d'aménager des routes et aider à la mise sur pied de la colonie[44]. Les deux premiers groupes, sous le commandement des capitaines Parsons et Grant, arrivèrent à Victoria le 29 octobre et le 8 novembre respectivement[45]. Après l'arrivée du titulaire du poste de juge en chef, Matthew Baillie Begbie, le 15 novembre[46], ce fut la cérémonie protocolaire de prestation de serment et la proclamation officielle de la naissance de la nouvelle colonie.

L'inauguration officielle de la colonie de la Colombie-Britannique eut lieu au fort Langley, le vendredi 19 novembre 1858. Quoique la pluie constante durant toute la journée menaça de gâcher l'événement, la cérémonie fut menée en toute solennité à l'intérieur de la grande maison. Un compte rendu du déroulement de la cérémonie parut dans l'édition du 25 novembre de la *Victoria Gazette*.

His Excellency, accompanied by . . . a guard of honor commanded by Capt. Grant disembarked on the wet, loamy bank under the Fort, and the procession proceeded up the steep bank which leads to the palisade. Arrived there, a salute of 18 guns commenced pealing from the Beaver, awakening all the echoes of the opposite mountains. In another moment the flag of Britain was floating, or, to speak the truth, dripping over the principal entrance. Owing to the unpropitious state of the weather, the meeting which was intended to have been held in the open air was convened in the large room at the principal building. About 100 persons were present.

The ceremonies were commenced by His Excellency addressing Mr. Begbie, and delivering to him Her Majesty's commission as Judge in the Colony of British Columbia. Mr. Begbie then took the oath of allegiance, and the usual oaths on taking office, and then, addressing His Excellency, took up Her Majesty's Commission appointing the Governor, and proceeded to read it at length. Mr. Begbie then administered to Governor Douglas the usual oaths of office, viz.: allegiance, abjuration, etc. His Excellency being then duly appointed and sworn in, proceeded to issue the Proclamation of the same date, (19th instant) viz.: one proclaiming the Act; a second, indemnifying all the officers of the Government from any irregularities which may have been committed in the interval before the proclamation of the Act; and a third proclaiming English Law to be the Law of the Colony. The reading of these was preceded by His Excellency's Proclamation of the 3d inst., setting forth the Revocation by Her Majesty of all the exclusive privileges of the Hudson Bay Company.

The proceedings then terminated. On leaving the Fort, which His Excellency did not finally do until today [20 November] another salute of 17 guns was fired from the battlements, with even a grander effect than the salute of the previous day.[47]

Lorsque l'écho des 17 coups de canon se perdit dans les montagnes, la portée du nouveau décret commençait déjà à se révéler par un ralentissement des activités dans le fort. Langley, chef-lieu du transport et des expéditions vers l'intérieur du pays se voyait détrôner par les forts Hope et Yale sur le Fraser ainsi que par Port Douglas, terminus de la partie navigable de la nouvelle voie affairée de Harrison-Lillooet[48]. Le remplaçant de Douglas à la direction du conseil d'administration de la compagnie pour la côte ouest, A.G. Dallas, annonça au mois de mars 1859 l'expédition des marchandises directement aux forts Hope et Yale[49]. Cela eut comme résultat l'abandon de la plupart des activités associées au dépôt de Langley, particulièrement la construction de bateaux, l'emballage, le chargement et le transport des approvisionnements des postes de l'intérieur, l'empaquetage et le transport des fourrures et, enfin, l'hébergement, l'approvisionnement et l'équipement des membres de la brigade. Moins de voyageurs s'arrêtaient au fort et les affaires du magasin ne marchaient plus[50].

Au début de 1859, on se demandait de plus en plus si le site du premier fort Langley, construit par McMillan en 1827, deviendrait l'emplacement de la capitale de la nouvelle colonie. On avait levé et exposé le plan d'une ville et à une vente à l'encan de lotissements, tenue à Victoria le 25 novembre 1858, les mieux situés étaient réservés au gouvernement[51]. Toutefois, la conjoncture favorable qu'offraient le transport par navire, les installations pour l'agriculture et la pêche, qui avaient fait de la rive sud du Fraser un endroit vital pour le commerce des fourrures, ne fut pas le critère de sélection de la nouvelle capitale. La stragégie militaire impériale classa le fort Langley comme en emplacement trop vulnérable advenant une attaque américaine[52]. En février 1859, le colonel Moody choisit un emplacement situé sur la rive nord du fleuve, qui devint le port d'entrée et la capitale officielle de la

21 James Douglas, gouverneur de la colonie de la Colombie-Britannique, de 1858 à 1863. (*Provincial Archives of British Columbia*)

22 Le fort Langley, vue nord à partir du fleuve Fraser, par E. Malladaine, 7 janvier 1859. (*Provincial Archives of British Columbia*)

21

22

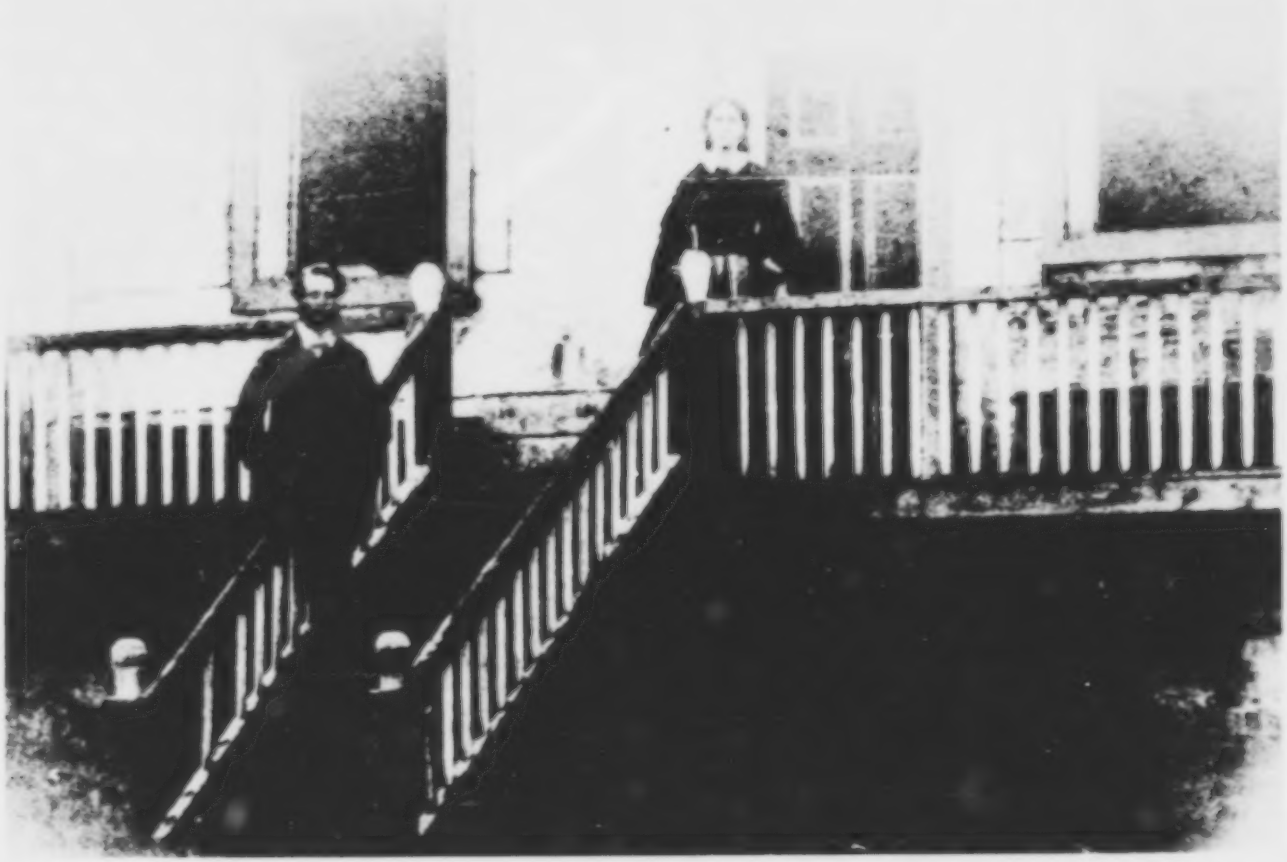
Colombie-Britannique[53]. Cette décision favorisa l'essor de New Westminster[54] qui devint la principale ville commerciale sur la terre ferme au lieu du fort Langley, ancien centre commercial du Fraser.

Le déclin

Au début des années 1860, le commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson en Colombie-Britannique connut une période de transition. Les ennuis causés par la perte de son permis d'exploitation exclusif étaient aggravés par une dépression générale dans le monde des affaires et par l'incertitude qui régnait quant aux revendications foncières de la compagnie dans la nouvelle colonie. En 1861, la nouvelle se répandit que des filons d'or avaient été découverts sur le cours supérieur du Fraser; il s'agissait de la ruée du Cariboo qui connut son point culminant en 1862 et en 1863 et qui permit d'espérer la reprise économique de la Colombie-Britannique, si bien que la compagnie traça un plan d'aménagement de ses postes de façon à pouvoir desservir les mines. Cette décision et le règlement final des droits fonciers en 1864 donnèrent le signal d'une nouvelle expansion à la ferme Langley et de la reprise de certaines activités commerciales telles que l'empaquetage du saumon. Finalement, les coûts de la main-d'oeuvre et la trop grande compétition des centres plus importants et mieux situés minèrent la rentabilité de l'entreprise, en dépit du choix d'un nouvel emplacement pour le magasin, dans le village voisin. La naissance de la Colombie-Britannique annonçait le déclin du poste de la compagnie à Langley.

Après le départ de Yale en mai 1859, le fort Langley traversa une période d'inactivité et de mauvaise administration. W.H. Newton, comptable du fort, supervisa les activités jusqu'en janvier 1860. Il fut remplacé par l'agent en chef George Blenkinsop jusqu'en août 1860, puis il reprit de nouveau le commandement, avec un personnel réduit à sept membres[1]. Les fonctions du poste étaient réduites au minimum. James Taylor, forgeron, et R. Bayley, son assistant, continuèrent à fabriquer des pièges à castor, des haches et d'autres instruments en fer pour les brigades de l'intérieur. Deux hommes postés à la station de pêche des Indiens sur la Chilliwack salaient du saumon pour la consommation intérieure pendant que Cromarty, tonnelier à Langley depuis 1846, fabriquait des barils pour la compagnie et pour vendre localement. Il y avait aussi un cultivateur, Narcisse Falardeau, et un commis de magasin, Kenneth Morrison. Les activités commerciales furent simplifiées lorsqu'on décida de fermer la boutique indienne et de permettre aux autochtones de commercer dans le magasin[2]. En décembre 1861, une inspection révéla que les choses n'allaient que couci-couça. Les facteurs en chef Tolmie et McTavish trouvaient que Newton n'avait pas de connaissances en affaires ou en administration d'une place telle que Langley et ils ajoutaient que les magasins et les entrepôts étaient dans un affreux état de saleté et de désordre, ce qui était inexcusable[3].

23 William Henry Newton et sa femme devant la grande maison du fort Langley. Newton a occupé le poste de commis de Langley en 1859–1860, 1860–1864 et 1874–1875. (*Provincial Archives of British Columbia.*)



Alors que la rumeur se répandit en 1858 et 1859 que le vieux fort Langley pourrait bien devenir la capitale ou le grand centre commercial de la Colombie-Britannique ou même les deux, le conseil d'administration songea à un nouvel emplacement pour le fort. En effet, le magasin de la compagnie lui semblait mal situé, car à cause de l'ensablement progressif du lit de la rivière directement en face du fort, le quai était devenu moins accessible aux navires à vapeur. Le facteur en chef Dallas proposa qu'on réinstalle le magasin et le bureau plus bas sur le fleuve, en un endroit longtemps utilisé par la compagnie comme point d'embarquement pour le saumon salé. Malheureusement, le gouvernement vendit ces terrains comme lotissement urbain[4]. Il devint alors évident que tout déménagement devrait être remis à plus tard, jusqu'à ce que les revendications foncières de la compagnie à Langley et aux autres postes en Colombie-Britannique soient tranchées.

En juillet 1860, la Compagnie de la baie d'Hudson reprit possession de la ferme Langley, louée à C.R. Bedford au mois de mars 1859; celui-ci avait négligé de présenter son bilan de l'année, conformément à l'entente de location[5]. On vendit la plupart des chevaux et des vaches à lait, mais on augmenta le nombre de bêtes à cornes afin de suffire aux besoins des brigades lorsqu'elles étaient au fort Hope[6]. On envoya aussi du foin au fort Hope, pour servir de fourrage aux chevaux de somme de la brigade[7]. Au cours de l'été de 1860, on fit une première tentative d'élevage de moutons à la ferme Langley: on mit au pâturage 400 brebis et moutons en vue de les vendre comme animaux de boucherie dans diverses villes du cours inférieur du Fraser[8].

Lorsque la ruée vers les mines du Cariboo prit de l'ampleur en 1861, la compagnie mit sur pied un service de transport intérieur et Langley était l'une des stations où l'on faisait accoupler et paître les animaux de somme. La compagnie acheta 22 mules aux îles Hawaï et les envoya à Langley au mois de mars 1861, où elles servirent au transport estival des provisions entre le fort Hope et l'embranchement des rivières Tulameen et Similkameen (maintenant Princeton); de là, les chevaux transportaient les pièces jusqu'à Kamloops[9]. Au cours de l'hiver 1861–1862, on garda des mules à Langley pour le sentier reliant le fort Yale et Lytton, et des chevaux pour le transport de Lytton à Kamloops[10]. Après l'inauguration, à l'été de 1863, de la route carrossable de Cariboo reliant Yale à Clinton, la compagnie commença à utiliser des charrettes pour faire du transport dans les environs du fort Yale. A la ferme Langley, on fabriquait des jougs de boeuf et l'on fournissait du foin à certains postes de relais[11].

Même si la ferme Langley répondait aux besoins de la brigade de la compagnie et assurait le transport pour les mines, l'établissement d'une grande exploitation agricole fut retardé jusqu'à ce que la compagnie soit assurée de son droit de propriété sur ses forts et ses terres agricoles. Le gouvernement impérial avait déjà reconnu sa dette d'honneur envers la compagnie et envisageait de l'avantager par des concessions foncières généreuses[12], mais ce ne fut qu'en octobre 1861, au cours d'une rencontre entre le gouvernement de Sa Majesté et la Compagnie de la baie d'Hudson à Londres, qu'une entente préliminaire sur les revendications foncières fut conclue. Selon les modalités de cette entente, la compagnie recevait les terres suivantes à Langley:

New Fort Langley

The actual site of the Fort (stated by Mr. Dallas to be about 2 acres) with all surrounding Buildings and Enclosures or actually cultivated or ploughed Lands, but not exceeding in the whole 200 acres, and at Langley Farm (about 1 mile distant from the Fort Site) a quantity of Land not exceeding 500 acres . . . the Company . . . to have the option of purchasing at 4/2 per acre at Langley Farm (in addition to the 500 acres) any quantity of the surrounding Land which may have been enclosed, cultivated, or ploughed, or sown with grass, not exceeding 1500 acres. This option to cease if not excercised within six Calendar months of notice from the Governor to the Company's agent to select lands.

Old Langley or Derby

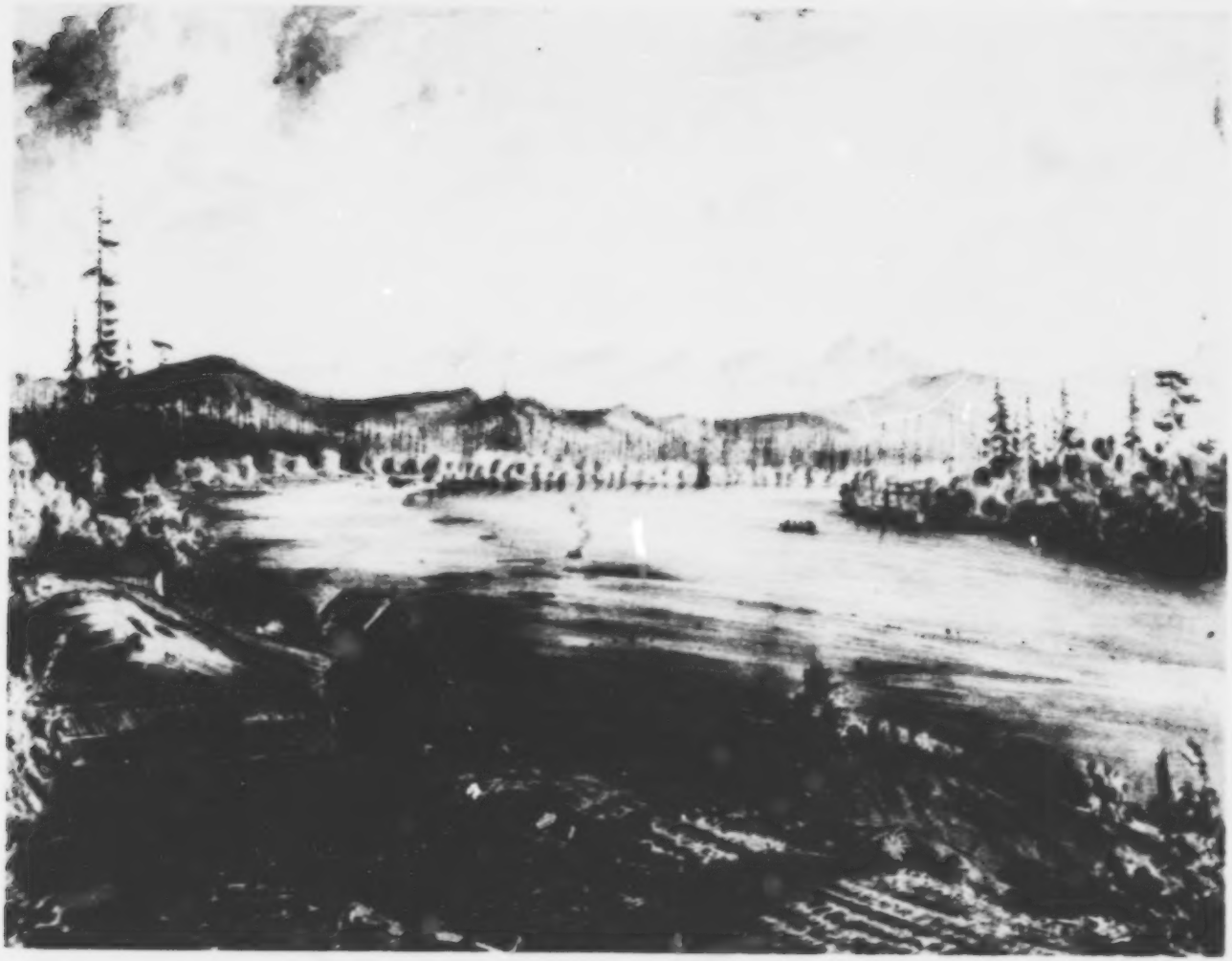
Site of salmon store and wharf; and land adjoining not to exceed 2 acres in all.[13]

Le gouvernement colonial fit arpenter les terres de la ferme Langley à l'automne 1862 et envoya les tracés à la compagnie en février 1863[14]. Comme elle avait connu des difficultés d'ordre juridique avec des squatters à Langley, la compagnie demandait que les limites soient indiquées plus clairement que d'habitude[15]. Cela fut fait au printemps de 1864[16] et, le 12 avril, la Couronne accordait à la compagnie une concession comportant trois lots du groupe 2 du levé d'arpentage officiel du district de New Westminster. Parmi ces lots, on retrouvait le lot 19, nouvel emplacement du fort, d'une superficie de 200 acres, le lot 20, ancien emplacement du fort, d'une superficie de 2 acres et le lot 21, 500 acres de la ferme Langley au sud du fort. Le même jour on céda officiellement à la compagnie le lot 22, soit les 1500 acres de la ferme Langley qu'elle avait achetées au prix de 4*s* 2*d* l'acre[17].

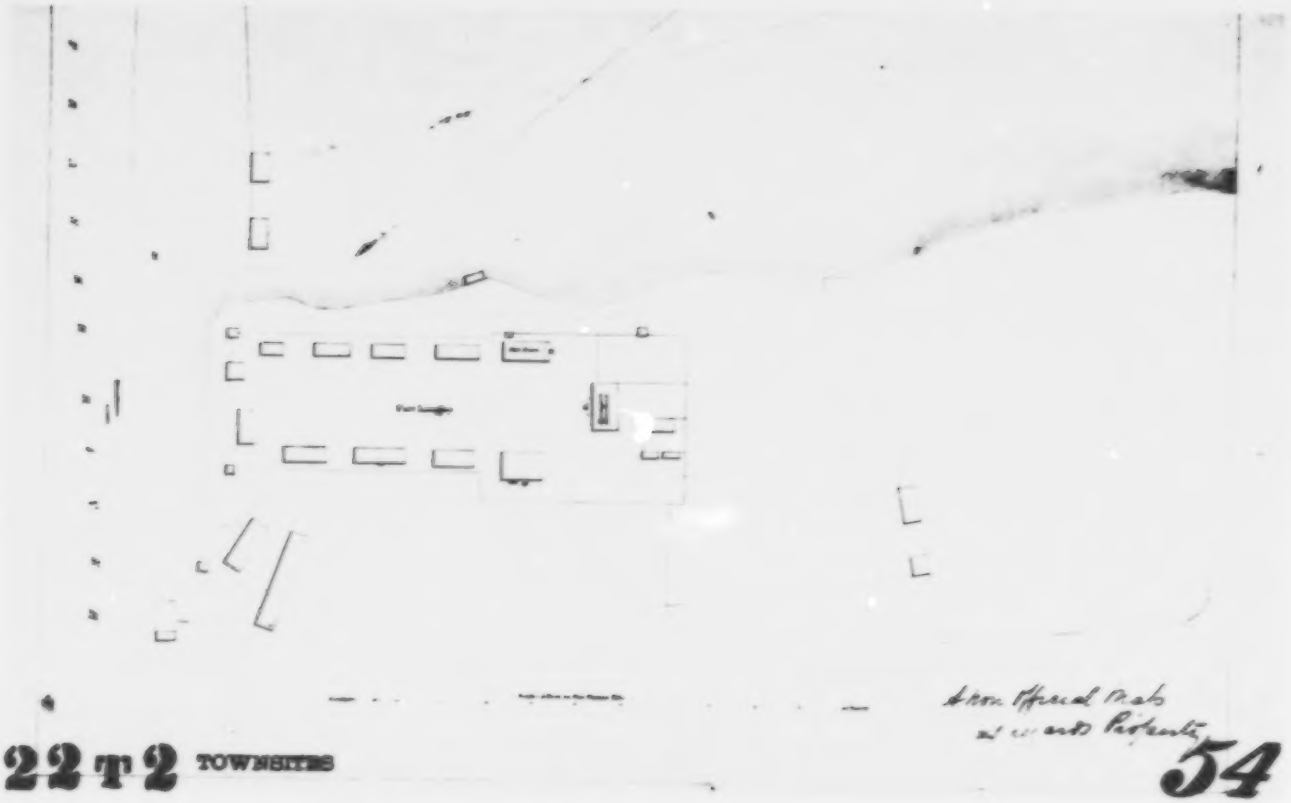
Ovid (*sic*) Allard prit en main l'administration du fort et de la ferme au mois d'octobre 1854. Il avait été traiteur et interprète des Indiens au fort Langley de 1839 à 1852 et par la suite il avait été chargé du fort Yale[18]. C'était un homme plein de ressources et il le prouva par l'efficacité de son administration à Langley. Il sti-

24 Aquarelle du fleuve Fraser, faite à partir du fort Langley en 1860 par James M Alden, officier américain occupant le poste d'artiste dans la British-American Boundary Commission. (*U.S. National Archives, Washington, D.C.*)

25 Vue vers l'aval, à partir du fort Langley, 1860, par James M. Alden. (*U.S. National Archives, Washington, D.C.*)

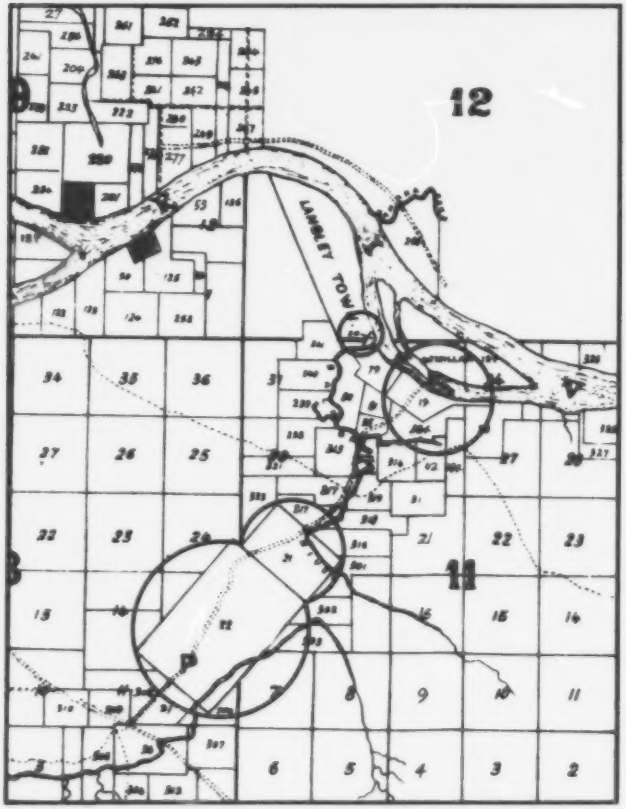


26 Le seul plan connu du fort Langley, dressé par le sergent William McColl, *RE*, 17 septembre 1862. (*Provincial Archives of British Columbia*.)



27 Le fort Langley en 1862. (*Provincial Archives of British Columbia.*)

28 Section de la « Map of New Westminster District B.C. 1876 », dressée par F.G. Richards, British Columbia Department of Lands and Works. Les lots (encerclés) 19, 20, 21 et 22 de la compagnie sont en diagonale par rapport aux autres lots. (*Archives publiques Canada*)



29 Ovid Allard, agent en chef responsable de la traite au fort Langley de 1864 à 1874. (*Provincial Archives of British Columbia*)

mula les ventes et augmenta le commerce des fourrures, mais sa plus importante contribution consista à faire revivre la salaison du saumon. Sous son influence on put saler assez de saumon à Langley en 1865 pour en exporter un peu aux îles Hawaï. Puisque les bénéfices nets étaient de $15 le baril, le conseil d'administration fut encouragé à continuer l'exportation[19]. Cromarty fabriquait les barils et Allard, qui faisait bonne concurrence aux autres marchands, achetait du saumon à dix cents pièce et livrait le poisson empaqueté à Victoria, à $8 le baril[20]. La production annuelle destinée au commerce extérieur se situait à environ 100 barils et elle se maintint jusqu'à la fin de la décennie, époque où la création d'entreprises commerciales et la centralisation des pêcheries à l'embouchure du Fraser rendirent l'activité de Langley non rentable[21].

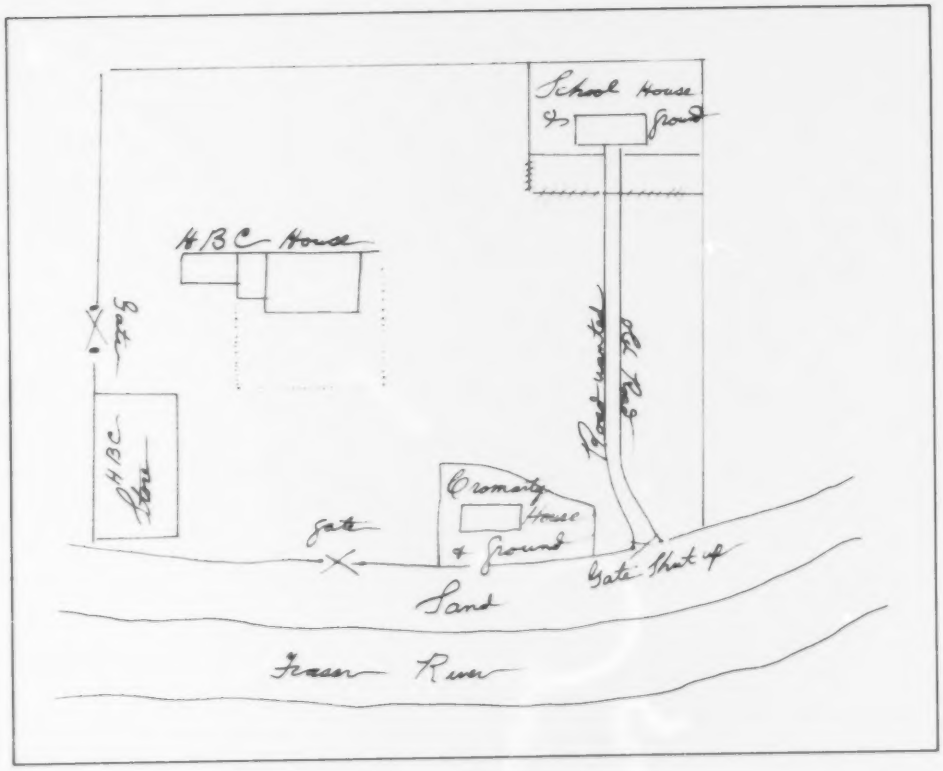
En 1865, les bâtiments du fort étaient dans un état de délabrement fort avancé et la plupart du vieux bois de charpente servit à construire des dépendances à la ferme[22]. Le projet de relocalisation du fort soulevé pour la première fois en 1858–1859 devait maintenant tenir compte d'un élément très important: le transport par navire à vapeur sur le Fraser. L'extension des services des navires à vapeur entre les forts Hope et Yale au cours de la ruée vers l'or avait déjà indiqué l'importance des transports dans la détermination des centres commerciaux importants. Ainsi, même après que New Westminster eut été choisi comme capitale et port d'accès, le conseil d'administration n'abandonna pas l'idée de faire de Langley une importante ville commerciale. Il se proposait de faire de Langley le point d'union entre les navires à vapeur océaniques et les navires à vapeur continentaux, en contrôlant le transport par navire à vapeur de Victoria au fort Yale[23]. Depuis 1859, le vapeur *Enterprise* de la Compagnie de la baie d'Hudson partait de Victoria et rejoignait à New Westminster le *Reliance* et l'*Onward*, deux vapeurs à roue arrière, propriétés du capitaine Irving. Lorsque le capitaine Irving mit ces bateaux en vente en 1865, le conseil suggéra fortement qu'on en fasse l'acquisition, non seulement pour empêcher que les Américains maîtrisent complètement la circulation maritime, mais aussi pour assurer à la compagnie un meilleur contrôle du commerce à Hope, Yale et New Westminster et pour améliorer la situation de Langley, en ordonnant que les navires y fassent escale pendant assez longtemps pour permettre aux passagers de faire des achats au magasin de la compagnie[24]. Au cours de l'automne, Tolmie choisit un nouvel emplacement à Langley pour construire un magasin, une résidence et d'autres bâtiments nécessaires[25]. L'occasion d'acheter les navires d'Irving fut toutefois négligée, à cause d'une subvention du gouvernement pour le service maritime entre San Francisco et Victoria et d'un contrat de construction d'un navire à vapeur pour la navigation sur les lacs Kamloops et Shuswap. Le conseil choisit d'exploiter les bénéfices immédiats du transport dans le secteur aurifère et de la vente de places sur les navires à vapeur allant de San Francisco au Big Bend[26]. On réussit à persuader Irving de poursuivre le service sur le cours inférieur du Fraser et les plans de la compagnie pour déménager le fort Langley furent remis à plus tard.

Dans la correspondance établie entre Victoria et Londres au mois d'octobre 1866, on laissait sous-entendre que la relocalisation du poste de Langley et son réaménagement étaient encore liés au contrôle, par la compagnie, du transport sur la rivière Fraser. Dans une lettre adressée à Thomas Fraser, secrétaire à Londres, Tolmi faisait les recommandations suivantes:
It would be adviseable soon to lay off a townsite on the Company's property at Langley, and to sell lots, for which some enquiry has already been made. It must be our endeavour to make Langley the point of meeting, for the exchange of passengers and goods between the Gulf and River steamers. But this can hardly be attempted until the Company owns boats on Fraser River.[27]

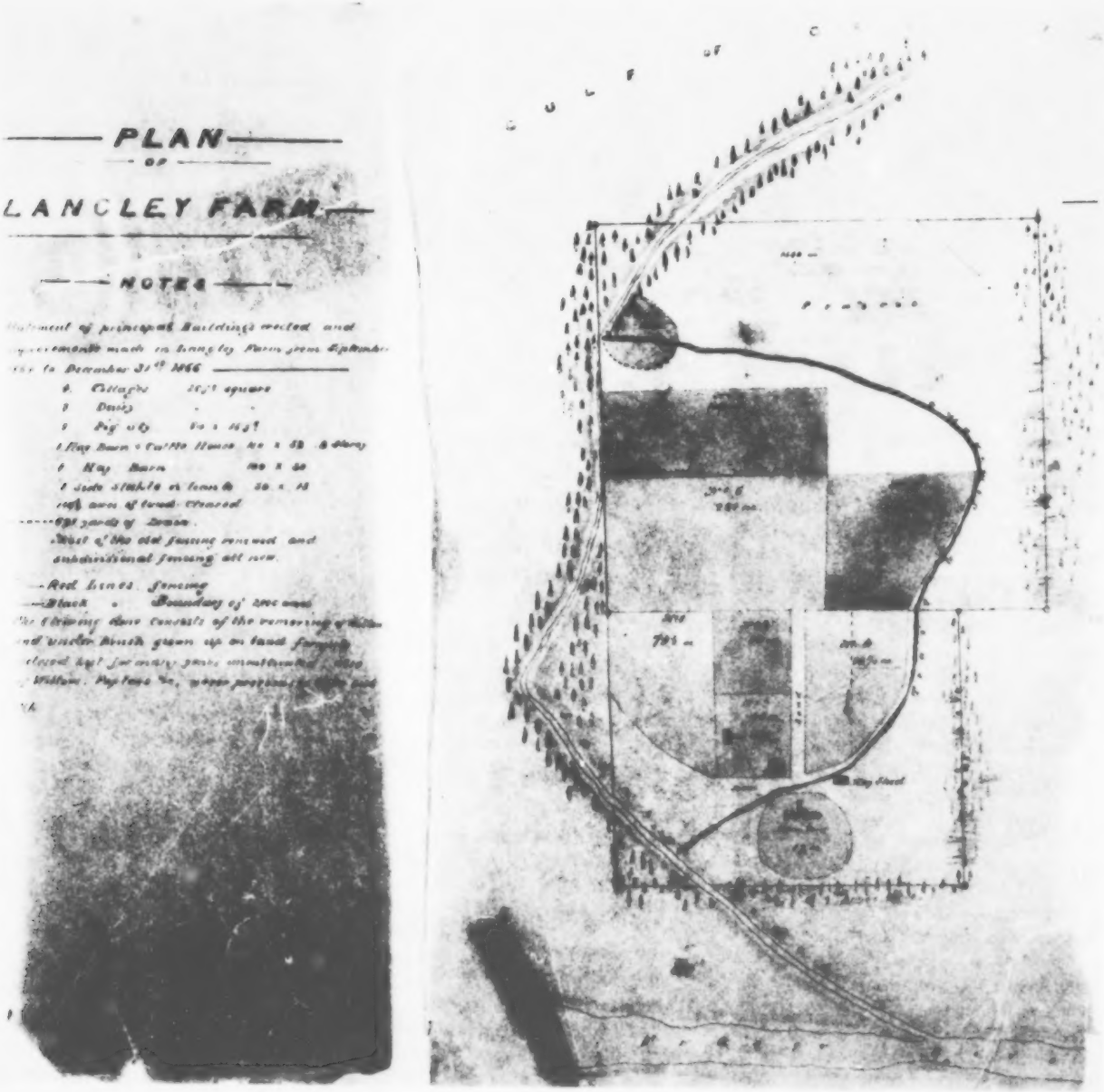
Six mois plus tard, la compagnie différa encore l'achat des navires *Reliance* et *Onward* en raison de l'insertion d'une clause dans le Shipping Act qui autorisait le gouverneur à permettre aux navires étrangers de faire le commerce le long de la côte et en amont des rivières[28]. Le conseil d'administration fut convaincu que cette clause visait principalement à décourager la compagnie, dans le cas où elle aurait acheté les navires d'Irving, de changer la circulation maritime vers Langley au détriment de New Westminster[29]. Les membres du conseil en conclurent que tout effort pour mettre en valeur Langley serait empêché par de nouvelles mesures gouvernementales visant à protéger les intérêts de New Westminster[30]; à compter de ce moment, on sembla accepter le déclin de Langley.

Une fois les plans pour l'amélioration de la situation commerciale au poste de Langley relégués aux oubliettes, on consacra peu de fonds à la rénovation des bâtiments du fort. On construisit un nouveau toit et une nouvelle cheminée pour l'atelier du forgeron, au mois de mars 1868[31], mais le toit du magasin coulait[32], l'atelier du tonnelier ne pouvait plus servir à faire des barils[33] et plusieurs autres bâtiments tombaient en ruine. Allard rapportait en septembre 1868 qu'il était en train de démolir une des constructions et qu'il utilisait les matériaux pour construire une grange à foin au débarcadère de navires à vapeur[34]. Au mois d'octobre 1871, l'atelier du forgeron fut transformé en résidence[35]. Celui du tonnelier fut transformé en salle de vente au mois de janvier 1872[36]; en septembre, la grande maison historique fut démolie, et une nouvelle maison fut construite pour l'administrateur du poste

30 Plan de fondation des bâtiments du fort Langley en avril 1873, par Mme W.H. Newton. (*Hudson's Bay Company Archives.*)



31 Plan de la ferme Langley en 1866 et description sommaire des principaux bâtiments construits et des améliorations apportées de septembre 1864 au 31 décembre 1866. (*Hudson's Bay Company Archives*)



PLAN

OF

LANGLEY FARM

NOTES

Statement of principal Buildings erected and improvements made on Langley Farm from September 1st to December 31st 1866

6. Cottages 20 ft square
3 Dairy " "
1 Pig sty 10 x 16 ft
1 Hay Barn & Cattle House 80 x 32 & Stable
1 Hay Barn 80 x 30
1 Side Stable or Lean to 30 x 18
acres of land cleared
yards of Drain.
Most of the old fencing removed and subdivisional fencing all new.

Red Lines fencing
Black " Boundary of the land

The following does consist of the removing of the underbrush grown up on land formerly cleared but for many years uncultivated also Willow. Poplars &c, which [illegible]

de Langley[37]. Un dessin de la propriété du fort, daté d'avril 1873, indique trois bâtiments, soit la maison de la Compagnie de la baie d'Hudson (construite un an auparavant), les magasins de la compagnie (l'ancient atelier du tonnelier) et la maison de Cromarty (probablement l'atelier du forgeron, rénové)[38].

Vers la fin des années 1860, les travaux de ferme constituaient la principale activité du poste de Langley. En 1867, la production annuelle se chiffrait à environ 25 tonnes d'avoine et à plus de 100 tonnes de foin[39]. Le poste de Langley fournissait ainsi au fort Yale une partie du grain et presque tout le foin nécessaire pour nourrir les animaux de trait et les bêtes de somme des équipes au temps du chargement des expéditions. La récolte servait aussi à nourrir un vaste troupeau de vaches laitières et de bétail à cornes, et l'on écoulait les surplus de foin et d'avoine sur les marchés de Victoria et de New Westminster[40]. En collaboration avec la ferme de la compagnie à Uplands, dans l'île Vancouver, la ferme Langley approvisionnait les navires à vapeur *Enterprise* et *Onward* ainsi que les stations de la compagnie, Hope et Yale, en beurre, boeuf salé, porc salé et en une variété de légumes: pommes de terre, oignons, choux-fleurs et pois[41]. Tous les chevaux, mules et boeufs employés pour le transport par voie de terre (en 1867, 20 paires de boeufs et 16 chevaux et mules) passaient l'hiver à Langley; on engraissait également des porcs et des boeufs pour les vendre aux principales boucheries du sud de la Colombie-Britannique[42].

En dépit du soutien que la ferme Langley fournissait aux activités de la compagnie dans l'Ouest, un rapport sur l'agriculture à Langley en septembre 1870 indiquait que la compagnie réalisait très peu de profits avec son exploitation agricole. En raison des salaires élevés dans la colonie de la Colombie-Britannique, les gros profits de la ferme Langley provenant du foin, du bétail, du beurre et des légumes compensaient à peine les dépenses en salaires et en provisions. En réalité, il était plus rentable d'acheter ces produits de la Californie et de l'Orégon que de les produire sur place pour répondre aux besoins de la navigation et du transport par voie de terre. Dans les circonstances, on ne jugeait pas utile de continuer à exploiter la ferme pour le commerce des fourrures. Les bourgeois de la compagnie acceptèrent bientôt la recommandation du conseil d'administration qui voulait que les activités agricoles à Langley soient interrompues et que la ferme soit mise en vente ou en location[43].

L'exploitation agricole à Langley cessa au mois d'octobre 1870, lorsqu'Allard reçut de Victoria l'ordre de réduire au maximum le nombre des engagés sur la ferme[44]. On annonça la mise en vente du bétail de Langley dans le journal *Mainland Guardian* au mois d'avril 1871[45]. Dans l'espace de trois semaines, on vendit 189 têtes de bétail au prix de $5636, ce qui dépassait de plus de $3000 leur prix d'inventaire[46]. On vendit également les produits de la ferme en vrac dans de grandes ventes tout au cours de l'année à Yale, Victoria et à l'inlet Burrard. Au mois d'octobre 1871, l'exploitation agricole de Langley était réduite à 26 acres[47] d'horticulture au fort même, et le rapport annuel sur le commerce pour la même année indiquait que la ferme de Langley était fermée[48].

La compagnie essaya, sans succès, de louer la ferme de Langley pour une durée de cinq ans au taux approximatif de 10 pour cent par année sur le montant des améliorations[49]. Plusieurs personnes sans ressources demandèrent qu'on leur accorde le bail, mais on les élimina parce qu'elles demandaient un contrat de longue durée à un bas prix et qu'elles étaient incapables de donner des garanties raisonnables qu'elles n'épuiseraient pas la terre[50]. Jusqu'à ce qu'elle puisse obtenir de meilleures conditions, la compagnie décida de récolter le foin chaque année et d'employer William Harvey à la ferme pour entretenir les bâtiments et les clôtures[51].

L'entreprise du fort Langley, même si elle avait diminué ses dépenses pour la ferme, accusa une baisse de profits au début des années 1870. Le commerce des fourrures diminua beaucoup après 1872, à cause du nombre croissant et de la concurrence de nouveaux acheteurs[52]; de plus, l'entreprise de vente était minée par des marchands à New Westminster qui, contrairement à la Compagnie de la baie d'Hudson, prenaient les produits des fermiers en échange de certaines denrées essentielles[53]. On continua à saler du saumon et à l'empaqueter dans des barils pour approvisionner les postes et les navires de la compagnie, mais en 1874, le marché d'exportation pour le poisson en baril fut presque entièrement remplacé par le saumon du Fraser en conserve, entreprise florissante de plusieurs compagnies[54]. En 1874, le commerce connut un recul causé par la mort d'Allard, celui qui avait conduit les destinées de la ferme de Langley depuis dix ans. W.H. Newton, qui avait dirigé le fort pour une courte période, *i.e.* de 1859 à 1860 et de 1863 à 1864, prit la place d'Allard, mais il mourut lui-même au mois de janvier 1875[55]. Peu après que Henry Wark, ancien administrateur de la ferme, assuma la direction, un mouvement d'opposition à la compagnie fut organisé à Langley par un détaillant et aubergiste, qu'appuyaient des marchands de New Westminster[56].

La compagnie avait de nombreuses difficultés sur le plan commercial à Langley, sans compter qu'elle devait maintenant apporter des améliorations à la ferme; ces deux facteurs contribuèrent à la convaincre de retrancher la ferme de ses activités commerciales[57]. Il paraissait toujours impossible d'exploiter la ferme à profit. La terre n'avait pas été ensemencée depuis 1864, la qualité du foin diminuait de plus en plus et on ne trouvait pas de

32 Annonce de la vente du bétail de Langley, *Mainland Guardian*, New Westminster, C.-B., 5 avril 1871. (*Archives publiques Canada.*)

IMPORTANT SALE

OF

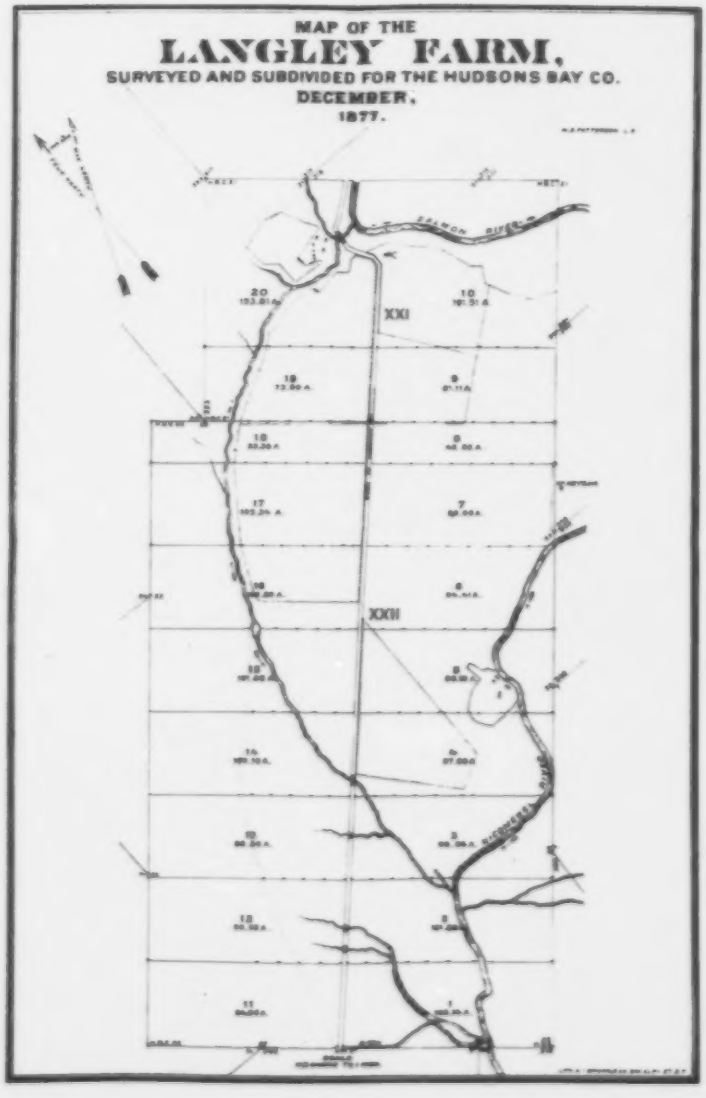
Live Stock.

THE UNDERSIGNED HAS BEEN instructed by the Hudson Bay Company to sell, by private bargain, all their valuable and well-bred Stock on the Langley Farm, consisting of Milch Cows, Work Oxen, Steers, and Young Cattle of various ages. Also—A number of well-bred Bulls. Also—Team and Saddle Horses, Pigs, and a large lot of second-hand Ox Chains, &c., &c., all of which will be sold cheap for CASH on the premises, at Langley, in lots to suit purchasers.

OVID ALLARD.

33 Subdivisions de la ferme Langley pour la vente. (*Hudson's Bay Company Archives.*)

34 *Mainland Guardian*, 15 décembre 1877: le premier avis de vente de la ferme Langley a paru dans les journaux de Victoria et New Westminster jusqu'au 1er mai 1878 date à laquelle il a été remplacé par l'avis de vente aux enchères. (*Archives publiques Canada.*)



EXCELLENT LAND FOR SALE

THAT FINE TRACT OF LAND known as the

Hudson Bay Company's Farm,

Near the Townsite of Langley, on the southern bank of Fraser river, in New Westminster District,

CONTAINING 2,000 ACRES,

Is open for purchase

In Lots of One Hundred Acres,

more or less,

On Easy Terms of Payment, Extending Over a Number of Years.

The Property is exceedingly well situated in a thriving settlement traversed by the New Westminster and Yale Waggon Road. The soil is of very superior quality and most of it is ready for the plough. A large extent has been fenced, cultivated and provided with

Commodious Barns, Cattle Sheds, and Other Buildings.

To farmers and others this is a most favorable opportunity of securing desirable homesteads.

Further particulars will be furnished on application here to

ALEXANDER MUNRO.

Or at Langley to Mr. HENRY WARE.

Victoria, B. C., Dec. 7, 1877. d15

35 Placard de quatre pages de la Compagnie de la baie d'Hudson annonçant la vente aux enchères de la ferme Langley, 17 juin 1878. (*Hudson's Bay Company Archives.*)

SPECIAL CREDIT SALE

OF

2,000 ACRES

Desirable Improved Farming Lands

IN

NEW WESTMINSTER DISTRICT,

AT AUCTION,

Monday, June 17, 1878,

AT 12 O'CLOCK NOON,

AT THE SALESROOM OF

J. P. DAVIES & CO.

WHARF STREET, VICTORIA.

TERMS:

One-Fifth CASH: One-Fifth in 1, 2, 3, and 4 Years.

Interest on deferred payments at seven per cent. per annum, payable semi-annually.

KEEP THIS CATALOGUE.

LANGLEY FARM,

The property of the Hudson Bay Company, is well situated in a thriving settlement, traversed by the New Westminster and Yale wagon road. The land is well watered by the Nicomekel and Salmon Rivers. Nearly TWO-THIRDS of the whole is OPEN LAND, the remainder being timbered (not heavily) with alder, cottonwood, fir, cedar, etc., most of which is easily cleared. The SOIL of the open land is chiefly black loam, in some parts two feet deep, and of the timbered land a lighter and in part sandy loam on clay subsoil. Several of the subdivisions consist entirely of OPEN PRAIRIE LAND, having in parts scattering copses of cottonwood, birch, brush, etc. A large extent is cultivated in hay, timothy and grass, enclosed with seven or eight miles of rail fencing, chiefly cedar. LANGLEY FARM is distant from New Westminster about 14 miles; Yale (Head of Navigation) 80 miles; Victoria and Nanaimo 80 miles.

[illegible]

A [illegible]ate

PUBLIC SCHOOL

System, maintained by the Government, is established throughout the Province; the settlers in each district elect their own school trustees annually, and these have the control of the school under a CENTRAL BOARD OF EDUCATION. Wherever 12 or 15 children of school age live in a district a new school may be opened there; at least one such school already exists close to the Farm. An ordained Minister of the Church of Scotland resides at Langley and holds regular services there and at other places alternately. Other preachers also make occasional visits.

We will sell by

PUBLIC AUCTION

That fine tract of land known as the

HUDSON BAY COMPANY'S FARM,

Situate near the

TOWNSITE OF LANGLEY,

On the south side of FRASER RIVER (New Westminster District),

In TWENTY SUBDIVISIONS of from 50 to 100 ACRES EACH.

The accompanying map shows the location of the property and improvements. The EXTREMELY LIBERAL TERMS upon which the property will be sold, and the LOW RATE OF INTEREST on deferred payments, give unusual facilities to purchasers.

TITLE INDEFEASIBLE.

Principal and Interest payable in GOLD COIN. Instruments of Sale will be delivered by the Hudson Bay Company FREE OF CHARGE. Many miles of land immediately surrounding the Company's Farm have been settled on. The chief markets for produce are Victoria, New Westminster, Burrard Inlet, Nanaimo, and Yale.

IMPROVEMENTS:

ON SECTION 8,

(96.5 acres); a dwelling house, 26 by 18 feet; also, a general barn with cow and calf house combined, 100 by 54 feet, built of sawed lumber; also, a DAIRY built over a RUNNING STREAM of logs and split cedar—size, 20 by 16 feet.

SECTION 20,

(183.5 acres); has a good frame dwelling, 27 by 19, of five rooms, lathed and plastered, with a lean-to kitchen in rear; a good barn in fair order, 110 by 40; large shed, 148 by 26; a barn, 90 by 60; also, three houses for farm hands, 30 by 17; a workshop, 27 by 18; a piggery, and heifer house, all built of split cedar.

☞ The improvements will be valued at a low rate, to be made known prior to being sold. This is a favorable opportunity for settlers to secure first-class homesteads in this truly termed "GARDEN LAND OF BRITISH COLUMBIA." The salubrity of climate is all that can be desired; the fine scenery and views must be seen to be appreciated; the Nicomekel and Salmon Rivers running through the property abound with trout; the country adjacent contains deer and wild fowl, giving a fine sport. Cereals, fruits and vegetables grow in great abundance wherever planted, and the Auctioneers can with confidence recommend this property to intending purchasers.

J. P. DAVIES & Co., Auctioneers.

36 Annonce de la vente du bétail. *The Colonist*, Victoria, C.-B. (*Archives publiques Canada.*)

LARGE SALE

—OF—

100 HEAD OF STOCK,

—AND—

80 Tons Well-Saved Timothy Hay,

AT LANGLEY.

TO BE SOLD BY PUBLIC AUCTION AT HENry Wark s Farm, Langley, on

WEDNESDAY, THE 22ND OF OCTOBER,

His entire Stock, with that of the Hudson Bay Co., consisting of about

56 Head of Fat Cattle,

Cows, Young Steers, Heifers and Calves. The Stock is all in prime condition. Also, about 80 tons well-saved Timothy Hay, in sheds.

Six Months' Credit will be given on approved security. Parties buying Fat Cattle and Hay can hav the use of the sheds to winter them.

A Band of HORSES will also be sold at same time.

Sale to commence at 10 o'clock a. m.

T. J. TRAPP, Auctioneer.

LANGLEY, 17th Sept., 1884. se19dw

débouchés sur le marché. Wark écrivit que la ferme était devenue une commune pour le bétail de tout le monde et qu'elle faisait pitié à voir[58]. Le 3 novembre 1876, le conseil de Londres approuvait une seconde tentative de location de la ferme, en indiquant qu'il n'avait aucunement l'intention qu'on exerce des métiers au fort Langley à moins qu'on puisse le faire d'une façon profitable[59].

Au mois de mai 1877, Alexander Munro, l'agent des terres pour la compagnie à Victoria, écrivait dans un rapport qu'il éprouvait des difficultés à trouver un locataire satisfaisant pour la ferme de Langley et il recommandait la vente de la propriété, en soulignant que cela rapporterait plus que de la louer. Selon Munro, il fallait, d'une part, investir des sommes importantes pour équiper et cultiver une ferme de cette superficie et, d'autre part, les fermiers disposés à payer une rente raisonnable et capables de le faire n'accepteraient pas de signer un bail à court terme offert par la compagnie. Il avait espéré louer la ferme comme dépôt pour le bétail destiné au marché de Victoria, mais il se rendit compte que les éleveurs de bétail du centre du pays préféraient conduire leur bétail directement au marché pour en tirer profit immédiatement. Ayant pris en considération la rareté grandissante des terres sur le marché de Langley et leur valorisation probable dans le cas où le chemin de fer emprunterait le couloir du Fraser, Munro recommanda fortement de vendre la ferme de Langley. Il ajoutait que les travaux d'arpentage du gouvernement dans la région traversaient la ferme de la compagnie en biais et que cela indiquait que la propriété de la compagnie serait éventuellement coupée par plusieurs routes, ce qui entraînerait une opération de clôturage fort coûteuse, pour protéger la terre, et éventuellement une imposition foncière par les autorités municipales[60].

Au cours de l'été de 1877, les dirigeants de la compagnie discutèrent de la vente de la ferme de Langley à Winnipeg et à Londres. Les dirigeants, qui étaient au courant des lourdes taxes imposées aux propriétaires de grandes étendues de terrain près des municipalités, étaient disposés à vendre[61]. Par la même occasion, ils étaient désireux de spéculer et de tirer le meilleur parti possible de la proximité du chemin de fer. Ils donnèrent l'autorisation de vendre la ferme par parcelles, en stipulant toutefois que la vente devait être retardée d'une saison[62].

Les dispositions préalables à la vente furent prises à Victoria au cours de l'hiver 1877–1878. Une des premières tâches consistait à répartir la ferme de 2000 acres en lots égaux d'une bonne valeur marchande. Les lots de ferme nos 21 et 22 furent arpentés et divisés en 20 parcelles d'environ 100 acres chacune et la route sinueuse qui traversait la ferme de part en part fut établie au centre et en ligne droite pour que chaque subdivision donne sur la route[63]. On établit les conditions générales de la vente: le cinquième du prix d'achat devait être payé à la signature du contrat et le solde en quatre versements annuels égaux, avec un taux d'intérêt de 7% sur le solde[64]. Au début de décembre, le public fut avisé que la ferme de Langley était à vendre; il fut invité à visiter la propriété[65]. Les dirigeants jugèrent qu'une vente aux enchères était le meilleur moyen de stimuler la concurrence et d'assurer à l'acheteur un prix équitable[66]. La vente aux enchères annoncée pour la première fois au mois d'avril devait avoir lieu de 17 juin au magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson, rue Wharf, à Victoria[67].

Les ventes réalisées au cours des enchères de la ferme Langley en 1878 furent décevantes. En effet, on ne réussit à vendre que quatre lots sur 20, même si on n'avait pas fixé de prix de départ pour la plupart d'entre eux; le lot nº 1 fut vendu au prix de $25 l'acre et les lots nos 6, 7 et 8 au prix de $26 l'acre. Dans son rapport de vente, Munro attribua ces résultats décevants à deux causes principales: (1) qu'il y avait bien peu de personnes dans ce territoire qui étaient capables et prêtes à payer plus de quelques dollars l'acre de terre agricole et (2) que plusieurs personnes espéraient acheter à bon marché des terres asséchées dans la région de Matsqui, Sumas et Chilliwack[68]. On accueillait même avec scepticisme la récente annonce par Ottawa de l'adoption de la vallée du Fraser comme tracé du chemin de fer; ce facteur ne favorisa pas la vente[69]. Les 1600 dernières acres de la ferme Langley furent vendues par ventes particulières au cours des huit années suivantes.

La petite entreprise de vente au détail, au fort Langley, continua à se tenir sur la défensive contre les nouveaux concurrents, au début des années 1880. Le magasin, administré fermement et épaulé par les ventes du foin récolté à la ferme, rapporta un bénéfice raisonnable de plus de $1000, pour chaque exercice financier de 1878 à 1880[70]. Mais les recettes provenant des récoltes de foin diminuaient de plus en plus, à mesure que les diverses parties de la ferme Langley étaient vendues. Au cours de la période de 1881 à 1882, les recettes du poste tombèrent à $39.67[71]. L'augmentation des profits de l'entreprise, évalués à $1770.06 pour l'année 1883, était largement attribuable au fait que les acheteurs étaient employés de façon régulière par la compagnie de chemin de fer et par d'autres employeurs dans le voisinage immédiat[72]. Malheureusement, ce regain d'activité amena la création de plusieurs autres magasins à Langley ou dans la région, et ceux-ci menacèrent de nuire à l'activité commerciale de la Compagnie de la baie d'Hudson[73]. La situation géographique du fort constituait aussi un sérieux handicap pour la compagnie. Au début, le fort Langley était situé au centre des activités

37 Maison d'habitation du fort Langley (construite en 1872) et bâtiments de ferme *ca* 1890. Les bâtiments de ferme sont les anciens comptoir de vente et atelier du tonnelier. (*Provincial Archives of British Columbia*.)

38 Les bâtiments du fort Langley transformés en bâtiments de ferme privée, 1894. (*Provincial Archives of British Columbia*.)

37

38

sur le Fraser, mais en 1885, il se trouvait en périphérie du secteur commercial. Des bancs de sable avaient graduellement encombré le lit de la rivière entre le fort et l'île McMillan de sorte que les navires ne pouvaient plus s'ancrer qu'à environ 400 verges du poste de Langley[74]. Puisque l'agglomération la plus proche, la ville de Langley, était située à l'ouest du débarcadère des navires à vapeur, il était peu probable que le poste de la compagnie se rende maître du commerce, sauf pour quelques articles que la clientèle ne pouvait se procurer ailleurs[75]. De plus, les bâtiments étaient désuets. La résidence de l'administrateur avait été construite par Allard en 1872, tandis que le magasin avait déjà servi d'atelier au tonnelier longtemps avant sa transformation en comptoir en 1871. Après avoir visité le site au mois de décembre 1885, le commissaire adjoint Thomas R. Smith rapportait que le bâtiment du magasin était très vieux et impropre à emmagasiner autre chose que des marchandises lourdes[76]. Sur l'avis de Smith, la compagnie décida de quitter le fort Langley et de s'installer dans le village près du quai.

Au mois de février 1886, Smith et Clark, entrepreneurs de Victoria, commencèrent à construire le nouveau magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson, à l'extrémité nord-ouest du lot nº 19[77]. Le bâtiment comprenant une salle de vente et les bureaux de l'administrateur put servir dès la première semaine d'avril[78]. Lorsqu'on finit de déménager les marchandises, le 15 avril[79], la vie commerciale du fort Langley prit fin. La propriété du fort (à l'exclusion de l'emplacement du nouveau magasin), comprenant l'ancien magasin et l'ancienne résidence, fut remise au département des terres[80].

Depuis la vente de la ferme Langley aux enchères en 1878, le département des terres avait vendu un total de 1670 acres de terres à Langley. Sur ce nombre, près de 1600 acres faisaient partie des lots nos 21 et 22, qui n'avaient pas été vendus auparavant. Les deux dernières parties de la ferme furent vendues le 15 février 1886; la vente de tous les terrains rapporta donc la somme de $53 333.17[81]. La compagnie vendit aussi le lot nº 35, terrain de 55 acres préempté par W.F. Tolmie et situé à trois quarts de mille au sud du fort; le lot nº 20, terrain de deux acres situé près de « Old Langley or Derby » à l'embouchure de la rivière Salmon, et un terrain de 13 acres faisant partie du lot nº 19 à l'extrémité nord-est de la propriété du fort[82]. Le seul terrain qui appartenait encore à la Compagnie de la baie d'Hudson à Langley, au mois de février 1886, était un terrain de 187 acres faisant partie du lot nº 19, d'une superficie totale de 200 acres[83]. On étudia le projet de vente de l'emplacement du fort Langley au cours du printemps de 1886. La description que faisait Munro de cette étendue de terrain, laissait entendre que sa valeur était minime.

No part of the soil is very good. About 30 acres are under cultivation, but the Crops, usually are small – the soil being light and mixed with sand. There are some open spaces, used as grazing ground for the few animals kept at « the Fort ». A large part is elevated and gravelly, producing only under brush and stunted timber of no value. The north easterly portion lying low, is frequently overflowed by the river. This and the rest of the land could be turned to the best account only by industrious owners or occupants who would keep cows, pigs and poultry, and make butter, bacon, etc. for sale. In the hands of such people the property, as a whole, with such trading as they could carry on there, might be made fairly remunerative.

As stated, the North eastern part of the land is low; but there the river is flowing westward has in the course of time deviated from its former channel and receded northward on « McMillan Island » . . . and thus there intervenes between the present bed and what formerly was the Southern Bank of the river (the Northern boundary of the Company's Land) a barren space or sandspit which is left dry except when overflowed during freshets. It stretches somewhat beyond the Company's western boundary, and the only landing place for steamers is a littler westward of the Company's land.[84]

Ayant constaté l'inutilité des terres longeant la rivière et la pauvre qualité du sol, la compagnie évalua la terre à $6000. Elle décida de vendre la propriété tout d'un bloc, à ce prix[85]. Pendant ce temps, quelques parties du lot nº 19 avaient été affermées pour servir de pâturage, et la résidence avait été louée à Otway Wilkie au mois d'octobre 1887[86]. Le 31 janvier 1888, Alexander Mavis acheta 185 acres de la propriété du fort Langley au prix de $5850. La compagnie se réservait toutefois deux acres: une acre à l'emplacement du nouveau magasin et l'autre, à 200 verges à l'est du banc de sable de Langley[87].

Au cours des deux premières années d'existence, le nouveau magasin mena une lutte futile pour le contrôle du commerce au village. En 1886, il eut un concurrent qui contrôlait le commerce et qui vendit son entreprise à deux jeunes Canadiens énergiques, Blackett et White. En faisant beaucoup de troc avec les fermiers voisins, ces deux hommes réussirent à monter une affaire qui rapportait environ $30 000 par année[88]. Dans le but de prendre en main le commerce du village, la compagnie poussa Henry Wark à la retraite et le remplaça par William Sinclair, plus jeune, à partir du 1er novembre 1886. Sinclair fit quelques améliorations en réduisant le prix de vente des denrées essentielles et de certains autres articles, mais, somme toute, il fut incapable de rivaliser avec l'opposition[89]. Il fut muté au district de la Nouvelle-Calédonie et remplacé par James M. Drummond, commis énergique et

habile[90]. Le nouvel administrateur qui prit le magasin de Langley en charge au mois de juillet 1887 avait pour instructions de proposer à Smith ce qu'il y avait de mieux à faire, à son avis, après avoir sérieusement étudié la question sur place[91].

Le rapport de Drummond, approuvé par Smith en décembre 1887, proposait un changement radical des méthodes de la compagnie à Langley. Selon le nouvel administrateur, le poste de Langley pouvait rapporter des bénéfices de l'ordre de $20 000 par année si, comme Blackett et White, l'on pouvait accepter le troc plutôt que le commerce contre espèces. Puisque la compagnie allait faire de la commercialisation, il faudrait, pour mieux répondre aux besoins, construire des bâtiments près du quai pour entreposer le foin, le grain, le beurre, etc. La compagnie décida de tenter ce nouveau départ[92]. Au printemps de 1888, on construisit sur le quai un dépôt pour le fret, une glacière et une remise et l'on prit des dispositions nécessaires pour vendre des produits agricoles au fort Hope[93].

Le troc augmenta rapidement le volume des ventes de la compagnie dans le village du fort Langley. Dès janvier 1888, les dirigeants de la compagnie refusèrent une offre d'achat de l'entreprise de Blackett et White, convaincus qu'ils pouvaient parvenir à leurs fins grâce à une bonne administration[94]. Alors même que les concurrents liquidaient toutes leurs marchandises à des prix réduits, Drummond augmentait l'inventaire de la compagnie et vendait des denrées essentielles à un prix légèrement au-dessus du prix coûtant, et certaines autres marchandises à un prix de compensation[95]. Dès juin 1889, le poste de Langley avait un capital de $11 000, roulant à un rythme de deux fois et quart par année[96].

Cependant on avait réussi à augmenter le volume des ventes seulement en sacrifiant un peu sur les profits nets[97]. Afin de faire monter les prix et de se protéger contre la concurrence éventuelle, la compagnie décida d'acheter les marchandises et les bâtiments de Blackett et White au mois de février 1890[98].

Même si l'absence de concurrence après février 1890 permit au magasin de Langley d'obtenir de meilleurs prix pour ses marchandises[99], le caractère agricole de ce commerce laissait le poste dans une position vulnérable. En effet, le district de Langley comptait peu de grosses fermes et la majorité des fermiers n'avaient pas de réserve pour affronter une mauvaise saison; c'est ainsi que le magasin accumula de longues listes de comptes en souffrance[100]. Dans son rapport annuel sur le commerce pour l'année 1891, le commissaire R.H. Hall critiqua fortement cette méthode de gérer les affaires et déclara que c'était dans les centres urbains, et non dans les petits villages, que l'avenir du commerce résidait. Il suggéra que le capital employé à Langley produirait beaucoup plus s'il était investi à New Westminster. On réduisit donc le crédit à $100 par personne dans le but de permettre à la compagnie de se retirer du village dans le cas où cela serait jugé nécessaire[101].

Dès que la politique de retrait fut adoptée, les jours du poste de Langley étaient comptés. Drummond n'aimait pas la tournure que prenaient les choses, et il démissionna au mois de mars 1892[102]. Son successeur, Walter Wilkie, fut congédié neuf mois plus tard, à cause de certaines irrégularités dans les comptes[103]. Lorsque Frank Powell devint commis, au mois de janvier 1893[104], il devait réduire les dettes à $5000, mais les inondations qui se produisirent dans la vallée du Fraser au cours de l'année suivante ralentirent la perception des comptes en souffrance. Les affaires du magasin souffrirent aussi de la limite de crédit de $100 ainsi que des bas prix offerts pour les produits de ferme[105]. Enfin, à l'occasion d'une visite du commissaire à Londres en 1895, les dirigeants de la compagnie décidèrent de fermer le magasin de Langley[106].

L'entreprise commerciale de Langley fut liquidée à la fin de l'exercice financier de 1895, soit le 31 mai 1896. Les marchandises qui pouvaient servir ailleurs furent transférées et le reste vendu à prix réduit. Les ventes forcées de marchandises et les pertes sur les produits de ferme provoquèrent une perte totale de $5417, une somme que l'on considérait probablement moindre qu'elle ne l'aurait été éventuellement si on avait continué l'exploitation du poste[107]. On se départit également des terrains de la Compagnie de la baie d'Hudson à Langley. Le terrain d'une acre situé à l'est de la propriété du magasin fut vendu à Mlle Annie Oden au mois de décembre 1894[108]. Les locaux du magasin furent loués pour une durée de cinq ans; par la suite, en juillet 1901, on vendit à Jacob et Jessie Haldie le reste de la propriété de la compagnie, *i.e.* le terrain d'une acre sur lequel étaient situés les magasins et les entrepôts du village[109].

L'entreprise commerciale de Langley fut exploitée durant 69 ans et l'évacuation de la compagnie fut peu glorieuse. Un simple renvoi dans le rapport final de 1896, maigre tribut pour l'importance historique du fort Langley, faisait remarquer qu'on regrettait qu'il ne semblât pas possible de conduire une entreprise rémunératrice à cet endroit qui était probablement le plus ancien établissement de la compagnie dans ce qui était maintenant la Colombie-Britannique[110].

39 Le seul bâtiment du fort Langley encore en place. L'ancien atelier du tonnelier, 2 mai 1925. La restauration partielle du fort en 1956 a été faite à partir de ce bâtiment. (*Provincial Archives of British Columbia*.)

Appendice A. Rapport de 1830 sur le fort Langley, par Archibald McDonald[1].

The Langley district being perhaps less perfectly known to you than any other Section of the department, without going into an elaborate detail I hope I do not unnecessarily occupy your attention for a few moments in giving you the best Idea, in the Shape of a Report of its situation and other circumstances as I am able to put together.

Boundary. – The district on it being first chalked out was to embrace that considerable tract of Country along the Coast from the South end of Puget Sound to the Northern extremity of the Gulf of Georgia including the Clalam Country and Vancouvers Island. Inland from the first mentioned point it was to divide the trade with the Columbia by a line due East to the head of the Piscahoes river; and another supposed line from the coast in the Chilcoton Country might be said to terminate its limits in that quarter. – In this case the back and Eastern boundary would be circumscribed by the lower part of New Caledonia and the Country from which Thompson's river and Okanakan derive their returns. A superficial glance over this immense space and conceiving its undisturbed possession naturally led to very high expectations in the way of returns; but the present state of the Coast Trade and the extraordinary inducement held out elsewhere to draw the Beaver out of the district, without alluding to the unproductive nature of much of the Country itself, will I presume in some degree account for the disappointment.

Navigable Rivers. – Over the space of Country thus described it is but fair to suppose that a number of Streams exist, none of them however, with the exception of one deserves particular notice as Navigable Rivers; as far up as tide water mark, and while the Country is flat many of them do indicate tolerable size, but soon contract and are lost in the Mountains that are in no instance many leagues from the Sea Shore. This is also the case with the two streams falling into the main river that have already, I believe, gained some distinction: the rivers of Pitt and Harrison, both in the N.W. bank. – The mouth of the former is about six Miles below this, the first reach in it presenting more the Character of a narrow Lake than a running Stream led no doubt to the mistaken idea of its magnitude. – The other to my own certain knowledge comes from a greater distance, and is the same we visited from Thompson's River in Autumn '27 by the name of Lilliwhit.

In its whole course however it is so bound up in perpetual Mountains as to afford by a few advantages; we have been as far as the upper end of Harrison's Lake where the obstructed navigation begins, its junction with this river is about 40 miles up and near the same distance below Simpson's Falls [the rapids on the Fraser near Yale].

Of Fraser's River itself I shall say nothing that once interesting subject being now completely set at rest by the Governor's own observations. – However from the part I have had myself on a former occasion to ascertain the practicability of its being navigated, to shew no inconsistency in my information that I hope I may be allowed to refer to the 2nd & 4th Paragraphs of my Report of Sept. 1826 which I presume is exactly in accordance with what Governor Simpson and myself have since experienced; but that I was egregiously misinformed by the Natives as to the real state of the River below the Falls whence I returned is very certain, although it was always my own conviction that the lowest possible state of the water was requisite to make any head way in those rivers.

Population. The Indian population in this part of the world is very great, and were it not for the continual variance among themselves, especially the Warlike Tribes, would have been extremely dangerous to a handful of whites. Beginning on the South side of De Fucas Straits – rounding the Sound and following the East Short to the mouth of this river; then ascending it to the point where my return made on this head from Thompson's River in 1826/27 in that direction discontinued: from Simpson's Falls keeping the N.W. Bank again to the Sea – Coasting it to about Lat. 50 and then crossing over to the Island and following that shore until we again come to the Sts. the following general Abstract is the attempt we have made to arrive at something near the number of men inhabiting that space. vizt. [Note de l'éditeur: nous avons modifié la présentation du tableau qui suit.]

Tribes	No. Men	Names of Chiefs
Halams W. of Sound		
1st division		
Tlalams	200	Stukeenum
Toannois	50	Soukeenum
Squams	60	Awnastum
	310	

E. Shore South of Frasers River		
2nd division		
Nisquallies	40	
Pyallups	40	
Sinanamus	50	
Sinnohooms	100	Waskalatcha
Skewhams	50	are inland
Scatchads	90	Neetulum
Soquimmy	50	Inland
Smallons	40	Inland
Sumamy	50	
Whullummy	50	
Ossaaks	40	Interior
Noheums	30	
Nahews	20	
Summcamus	40	
	640	

S.E. bank of river to Falls & from thence both sides to Forks of Thom. R.		
3rd division		
Quaitlims	60	Nicameus
Smaise	40	
Tchulwhyooks	60	Koomilus
Pellaults	50	Tchoops
Skam & Swatch	100	Tamulston
Honillaque	90	
Kakumlatch	80	
Whuaquum	70	Kemwoon
Hukesmumns	150	
Teitton	200	Sopitchin
Natchustons	160	
Kullulluctons	170	
Asnons	130	
Harvanos	70	
Specum	110	
Yalluachs	70	
Icquillus	200	
Skochuk	130	
Whee y kum	240	
	2180	

N.W. bank from Falls to Coast		
4th division		
Teets	40	
Tchunns	50	within
Squaltes	100	Harrison's R.
Musquams	50	Sianton
Kitchies	20	
	260	

E. shore N. of Fraser's R.		
5th division		
Hoomus	90	
Shu-Challs	50	
Squaltes (Interior)	60	mix. with the above
Tloohooses	40	
Nonowuss	30	
	270	

Vancouver's Island		
6th division		
Tchulhutts	50	Squages &
Nanemoos	100	Pinuns
Cowaitchins	200	Josua
Sanutch	60	Tcheenuk
Tchanmus	40	
Soaks	50	
	500	

4160 Indians tho' a great number would not be considered incredible were the number but better proportioned and it did occur to myself as rather curious that the 50 or 60 miles between the Falls and Forks of Thompson's River [and the Fraser] should accommodate nearly 1/3 of the whole. It is however the fact proved by the repeated examination of the Indians themselves and in particular the last mentioned chief on the 3rd division, who is mostly a resident here & whose acct. of the lower Indians we *knew* to be correct. – When Gov. Simpson & myself came down 2 years ago & when our speed gave them but little time to shew themselves, the number appeared uncommon, & the nature of the river & manner of living account for it. There is a perceptable difference between them and those of the Coast, & altho' they are perhaps fully as fond of property & of pilfering they have not I believe the same savage thirst for taking mans life. The Summcamus are the only Indians that came near us from the 2nd division; but the

Skins of the four last Tribes came thro' the medium of Traders. – of those of the 5th the first Tribe only, and that in the Salmon Season but are not hunters. – Beyond the Nonowuss on one side the Channel & the Tchulhutts on the other are the formidable Yewkaltas that may be about 300 men, but armed and equipped in a superior style. All but the first and two last Tribes on the Island came this way in the summer season. The Tlalums we never see.

Establishment. List of Gentlemen and Men Attached to Fraser's River, with the Capacity and Family of each as follows, vizt.

Name	Capacity	Family Wife	B	G	Remarks
Arch. McDonald	Chief Trader	1	3		In charge
F.N. Annance	Clerk	1	3		attends to the trade and Indians
James M. Yale	Clerk	1			attends to the People & Stores
1. Pierre Charles	Beaver hunter	1			re-engaged
2. Cha. Charpentier	Mid. man		1		Cook
3. Como	Mid. man & sawyer	1			re-engaged 2 yrs.
4. Louis Delonais	Steersman	1			re-engaged reduced to £17 when present contract expires
5. Dominique Farron	mid. man	1			re-engaged 2 yrs.
6. John Kennedy	mid. man	1			re-engaged may in time assist as Interpreter
7. Annawiskum McDonald	Foreman	1			re-engaged & reduced from £22 to £20 when he acts as cooper
8. Louis Ossin	mid. man	1			has a year to serve, recalled his notification
9. Etienne Oniaze	mid. man	1			re-engaged 2 yrs.
10. Pecopeeoh	mid. man & sawyer	1			re-engaged 2 yrs.
11. F. Faniant dit Pritte	mechanic	1			1 unsettled with
12. Simon Plemondo	Foreman	1		2	re-engaged, is a good hand in woods & after Beaver
13. Louis Satakarata	mid. man	1	2	1	re-engaged 2 yrs.
14. Etienne Papin	Blksmith	1			re-engaged 2 yrs. reduced from £25 to £22
15. Pierre Therrin	mid. man	1			re-engaged 2 yrs.

By this List we shew that all our men have taken Women in this quarter – a measure once thought very impolitic nor do I affirm that in this condition they are preferable or perhaps equal to single men – yet I am happy to say that a year's experience does not forebode any frightful evil; besides, as may also be seen above, it has had the effect of reconciling them to the place and of removing the inconvenience and indeed the great uncertainty of being able to get them year after year replaced from the Columbia. – Provision for them they have none, save what they derive from the regular and ample allowance to themselves.

Expenditure of Provisions

Imported	lbs. flour	lbs. rice	gal. molasses	gal. rum	bush. salt
Mess – Three gentlemen including Mr. McDonald's family	915	8	6	4	
Families of Two Clerks	60		3		72
14 Men exclusive of 1 in kitchen	155		1-3/4	11	
Indians (Flour damaged)	275		20	2	
	1405	8	30-3/4	17	72

	Value		
Mess - 3 Gentlemen including McD's Family	17	16	2
Families of 2 Clerks	2	15	9
14 Men exclusive of 1 in kitchen	18	17	10
Indians	6	11	.
	£46	..	9

	lbs. Pork	lbs. Grease	lbs. Elk Meat	lbs. Bear meat	No. Beaver	lbs. Sturgeon	No. fresh Salmon	No. dried Salmon	No. Smoked Salmon	lbs. salted Salmon	No. Trout	No. Swans	No. Geese	No. Cranes	No. Ducks	Gal. Oil
Country Produce																
Mess – 3 Gentlemen including McD's family	50	34	500	200	35	2050	310	380	52	848	18	5	75	4	235	12
Families of 2 Clerks –			235	40		750	230	220	35	350	12		5		40	
14 men exclusive of 1 in kitchen	35		1250	120	59	7350	920	4040	375	6920		12	12	3	33	
	85	34	1985	360	94	10150	1360	4640	462	8118	30	17	92	7	308	12

A Quantity of Shellfish & berries

Farm Proceeds	Bush. Barley	Bush. Peas	Bush. Potatoes	Bush. Wheat
	10	20	1500 bu.	25

The Article Flour is the only item under the head of European Provisions that may seem extravagant: nor indeed would we at all have had recourse to anything like the quantity had it not been on hand since the formation of the Establishment and become perfectly unfit for future use. – In time to come even with a hand mill, we shall be able to make Flour enough for ourselves: Indeed the 25 Bushels wheat raised last Season with the hoe would go a great way towards it now. – As for the Country Produce, the real support of the place, I maintain, procured as it is at the very door without encurring any extra expense, that nothing can surpass it in cheapness as will be seen hereafter

Including the sale, one year's expenditure under this head amounts to	£20. 17. 6.
European Provisions, exclusive of the ordinary mess allowance	25. 3. 3.
	£46 9

The greater part of the Meat, Beaver and Wild Fowl we killed ourselves. Of the salt & salmon valued in this account more than 3/4 of the whole is now on hand; but the place itself still requires a considerable quantity before the fresh supply arrives. – When this business is regularly entered upon, of course the one Outfit must give credit to the other for such Stock, altho' the Plan no doubt will be to realize all the surplus before the close of the year.

State of Trade. The Beaver Trade at Fraser's River being of course the object to which we all look, I have the satisfaction to inform you that it continues on the increase, altho' in all probability still far short of expectations. – As is elsewhere remarked the returns of Fort Langley must now be considered as the proceeds of a very small portion of the extensive District originally projected. – To the Northward of Barrard's Canal the face of the Country is still more Mountainous than hereabouts and of consequence yields but few returns; the Southern Wing of the district tis true was always acknowledged rich in Beaver, but here the fatal effect of the existing opposition is particularly felt. Of the numerous and large tribes represented in another page and upon whose hunts special reliance was placed in the contemplated trade of Fraser's River, not the face of an Indian have we seen from the Southward of the Ossaak for the last 12 months, nor indeed can it be expected that we will while such liberal terms are held out to them at home. – The American was in the Sound in April and on his 2nd visit in the month of July came within a very short distance of Point Roberts. There however, from the shortness of his stay and from the few furs being previously got in, I am satisfied he did not collect many Skins. This however will not always be the case; for, altho' our Indians are sufficiently fond of our Establishment and of our own indulgent treatment towards them (when they merit no worse) others with a Vessel for any time in or near the Mouth of the River, will always get Beaver from them. – From our old Tariff of 4 or 4-1/2 we came down to 2, 2-1/2 & 3 Skins according to circumstance, but as the Trade elsewhere is carried on, to continue at even the lowest of these Prices will be impossible, to have given way to a greater stretch of liberality last year however was by no means sanctioned by our Outfit. – When we made out our requisition our total ignorance of the Opposition already set up in the Country did not enable us to make that ample allowance to meet it which the nature of the Trade subsequently required, and the deficiency did not happen to be made up at the Depot hence the necessity there was of keeping up the Tariff at the Fort, and our total inability to annoy our rivals in the Sound. – As it is including 50 had from the Cadboro', and with the help of a few Woollens I was able to take across the Cowlitz Portage from the Columbia in the fall, we have now little more than 100 Blankets to go upon, until the arrival of the Summer Outfit from England. – Under all these circumstances, I trust that the result of the year's trade just closed will not appear unsatisfactory, and that with suitable means we shall be able to repeat it. – Here we exhibit a comparative view of the returns of the three years, vizt.

	Beaver	Otters
Outfit 1827/28	940	250
'29	1135	300
'30	1205	378

174.11.7 Prime Cost is the charge thereof including all gratuities.

Improvements suggested. Fort Langley, am aware, has the name of being extravagantly kept up, and perhaps a Clerk and 12 men the number lately proposed is as great a Complement as is generally allowed for the same returns; but if we satisfactorily shew that the surplus three men in addition to the greater security to the Establishment can more than pay their own Wages occasionally, hunting Beaver and other merchantable employment at the Fort, I flatter myself that the propriety of keeping 15 men will appear sufficiently desireable, and especially when it can be done without calling upon Columbia for them. – Hitherto the little Beaver hunt we made here was by mere starts and jumps in dead of winter, when we thought ourselves and the hunters in security; but now that we have acquired a little better knowledge of the country and some confidence in ourselves among the Natives that we are accustomed to see, I think a small Trapping Party regularly employed in this way would pay well: and to effect this purpose with the greatest safety in our power to both parties, would be, towards the middle of October, when the Indians are out of

the River, to equip 8 good hands that would coast it to the Southward until they came to the Whullummy or Ossaak River – perhaps 80 miles from here – which as far as we can judge admits of Canoe going for some distance up, and near it source to hunt the Beaver, to return at the end of three months, and afterwards to be employed nearer home as they are at present until the Natives again begin to assemble. – If the Establishment is not curtailed a Gentleman could be sent with this Party on their first setting out. – So confident are we of something worth while being in that quarter, that last month I sent a Gentleman and six men across Land to see the River and converse with the Natives, whom we know to be industrious, and whose Beaver find their way to the Fort thro' the medium of the Quaitlins. – They are but few in number and wholly at the mercy of the Scatchads on one hand, and of our Indians here on the other. – Of the two I believe ours pay them the best and generally get the Skins: the others however are not to be outdone in times like the present and what they fall short of in property they make up in terror and exemplary punishment and I am sorry to say that they have had recourse to this most oppressive measure in a marked degree not long ago. When I sent Mr. Annance I thought it possible to be able to ascend the River with a Craft, and to fix a small trading house in the back Country ensuing season that might be the means of keeping the bulk of the Skins found among the Scadchats and others from reaching the Coast at all, and this to be done under the protection of the proposed Trapping Party, but our people unable to ascend the River, and the Ossaacks entirely disappearing in consequence of the late trouble from those of the Coast returned rather suddenly; and any thing we now do in this way will altogether depend upon circumstances, and the manner in which the opposition is directed to be carried on in the Sound itself. The returns of this year includes 85 Skins killed by our own people, and placed to their respective credits at the rate of 5/ – per skin; and as such they are estimated on the other side with the General Returns.

Among other returns that could be made from this place, last fall we had 3000 feet of Plank, and 10m. Cedar Shingles ready for Shipment: the latter I should support would answer well, but the Boards with mere manual force can hardly be made worth the trouble when Machinery is in competition, should the demand for Timber continue we thought a Saw Mill here also an object of attention, but without exposing ourselves at too great a distance, the improbability of finding a good Seat where wood is in abundance is a great objection. – There is however one strong enducement in this vicinity to make an effort; the occasional Bluffs of American White Pine (Pin Blanc) that is to be met with, & which I believe is no wise common on the W. side of the Rocky Mountains.

With respect to the Salmon, in case our Journal cannot conveniently be consulted with this, the best idea of what is, and might be done in that way, must be devised from the following Statement.

Statement of Salmon Trade.
Fort Langley from 10th to 20 Aug. 1829

Aug.	Salmon	Traded For	
10	37	1 Common Half Axe	81 small axes
11	52	2 Hand Dags	4-1/2 doz. Scalpers
12	145	8-1/2 doz. Roach knives	1/2 doz. Yellow Wood folders
13	654	5-1/2 gross Brass Rings	3-1/3 doz. P.C. Looking Glasses
14	677	1-1/12 Gross M.C. Buttons	1-1/6 gro[illegible] M. Jacket Buttons
15	1177	1/2 doz. 8 in. flat files	1-1/2 doz. 7 in. files
16	926	125 Large Cod Hooks	50 sm. Kirby Hooks
17	1014	3 lbs. Common Canton Beads	2 pr. Wrist Bands
Before 8 a.m.			
18	640	10 small Chisels F.L.	1-1/2 lb. Vermilion
19	572	1/3 doz. Common Horn Combs	2 doz. Indian awls
20	1150	1 lb. Leaf Tobacco	
24	500	Red Baize & Colton Wire in demand	
	7544	Averages from 5 to 6 lbs. & 90 to a Tierce	£9.7.8 Prime Cost of Trade Goods

In addition to this Statement I have to observe that instead of awaiting the appearance here of the Salmon till the 10th or 15th of August, a good Stock might be procured near the Falls at least fifteen days earlier; as could well be inferred from what our own people saw when on a short trip up that way last July while at the Fort with six men I had the protection of the Cadboro. It may not be amiss also to remark that I think a detached salting camp within a very few miles of the Establishment during the last 20 days of August would succeed well, without being exposed to imminent danger so that by those means we could secure a period of 55 or 60 days instead of 20. – Ample time judgeing from last years experience to procure 500 Barrels of Salmon. – To conclude with this subject I must inform that we made several at-

tempts ourselves last summer with the Seine & Hand Scoop net but our success by no means proved that we could do without Indian Trade, nor does ever this appear to me a source of great disappointment as in years of scarcity the best regulated fishery of our own would miscarry while in years of plenty such as last the expense in trade would hardly exceed the very cost of Lines and Twine.

State of Establishment

For the nature of all the Business that is likely to be carried on here the Fort is now sufficiently well arranged. To finish the Buildings inside, a good spacious store of 55 feet long and a large Coopers shop are erected both indispensible should anything extensive be undertaken in the way of fish curing. – The man who acted as Carpenter and the only man Unengaged, we have kept at Cooper Work for the last six weeks, assisted by another; but has not produced in that time above 30 of 25 Galls. not too well finished – they are made of the Pin Blanc having no oak or any other hard wood at hand – were two of our men good Coopers so much the better.

As to the farm little can be said of it. All our operations that way being confined to the Hoe the elevated ground near the Fort being already exhausted did not yield us above 25 Bushels Wheat 20 of Peas & 10 of Barley. – The little rich alluvial soil there is would have done better but here again the summer flush did considerable damage and it was only with the help of seed put in the ground first week in July that we were able to secure about 1200 Kegs Potatoes. For the seed of this Spring we have taken other precautions – of Kitchen Garden I can say nothing the seed of last year not coming to hand before middle of July.

Should the Trapping party be disapproved of tis my intention to dispense with one of the Gentlemen; yet, the two would greatly add to our security during the Salmon operations & if it so happens that the contemplated Establishment on north end of Cowlitz Portage is carried on not only could the extra Clerk but a few hands also have been sent thither anytime after the middle of October & answer all purposes to be here again by the beginning of July.

I have the honor to be with great respect Gentlemen –
Your very obed. Servant

(Signed) Arch. McDonald,
Chief Trader.

Appendice B. Le fort Langley: réminiscences d'Aurelia Manson (fille de James Murray Yale)[1].

Jason Allard gives a written account of the finding of the site, and the building of the Fort where his father was Postmaster, that is he had charge of the Indian shop, and the kegs of the fort. Many a time I have heard him calling out the time for the people to go out, and of course all strangers would hurry out.

I used to visit him when he was trading with the natives for their cranberries and hazel nuts.

The blacksmith's shop was a wonderful place for me. The Smith made nails of different sizes, and iron hoops for the kegs, barrels and vats, that were being made by the Cooper, W. Cromarty, with his three or four assistants [*sic*], getting ready for the salmon run. Ovid Allard did all the trading with the natives for their salmon. He used to stand at the wharf with two or three trunks full of the Indian's favorite stuffs such as vermillion for the women to give themselves rosy cheeks, and Tobacco for the men.

W. Cromarty at the big cauldron, making brine, and ever so many boys, and a man or two, would be running from the wharf withe [*sic*] the salmon, which they piled before the women of the fort and others who were seated in a circle in the shed where they cut the salmon. No rest for the boys. They had to continue their running, this time with the cut salmon to the men in the big shed where they were salting the salmon. And so they worked all the week, Early in the morning till late at night till the salmon run was over.

All that old Basil, with his three or four assisstants [*sic*] used to do, was to milk the cows, make the butter, and look after the herd in winter. Now and then I used to see the words « Picked from the Langley herd of cattle » in the papers. Someone advertising his cows for sale. The men of the fort, with Indian lads, used to go to Langley prairie to cut the grain which they had sown in the Spring.

Those stirring days are now gone forever. Langley was a fur trading station of the Hudson's Bay Co. so I was not surprised when I heard the Chief Trader J.M. Yale say « Old Langley will again make her five thousand dollars. » That was counting the kegs of cranberries, Hazel nuts, butter, Pork, Bacon & Hams, and the kegs of salt Salmon.

When I saw Langley again five or six years afterwards, the stockade and other buildings were cut up for firewood. Mr. Newton was in charge of the place at the time, and J.D. Manson was the clerk. The next year Mr. Newton was promoted to Victoria and Mr. Ovid Allard was put in his place. After his death Mr. Henry Wark was put in charge of Old Langley.

Appendice C. Le fort Langley: souvenirs de Jason O. Allard[1].

Christmas at Fort Langley

I remember well the stories told me in my boyhood days of the celebrations that had taken place every Christmas and New Year at Fort Langley in the early forties and fifties when Fort Langley was then an important post and depot for the interior trading forts and posts of the company.

The officer in charge of the new fort, build after the first had been burned down, and known as the old McMillan Fort (Derby) was James Murray Yale, chief trader. He had under his command French-Canadians, Scotch, Iroquois from Eastern Canada, Sandwich Islanders and the Indians.

All of the employees of the company had quarters inside the fort with the exception of the Indians. The employed were farmers, carpenters, coopers, blacksmiths, boatbuilders, hunters, trappers and boatmen. All work started at 6 a.m. and ended at 6 p.m. rain or shine, and as a matter of fact, all were kept at work the year round with a half holiday on Saturdays, which really meant scrubbing quarters. In those days one can hardly realize the amount of work which was performed by these men from year to year and at such small wages, [£]39 to [£]50 per year – without a strike ever being heard of!

Generous Ration of Rum

On ration day (Saturday) at noon the workmen were given a gill of pure rum (gratis). They also were allowed to purchase a pint apiece for the Saturday night spree.

There were bootleggers even in those days amongst the men. Those who did not drink did a flourishing business on Sundays for the sick ones purchased what rum had been saved by the non-drinkers. Fancy shirts, silk handkerchiefs and tobacco were given for the much-needed « smile ».

It was the custom in those days to encourage marriages between the employees of the company and native women. Some were married according to the Indian custom, but afterwards, on the arrival of the priests, were remarried. Father Demers, afterwards Bishop of Vancouver Island and B.C. was one of the pioneer missionaries of the Fraser Valley and Vancouver Island. Mr. Yale was very particular about getting the men married into good families amongst the Indians for the protection of the fort.

All work ceased on Christmas Eve. The men were treated to a gill of rum and were then allowed to make purchases for themselves and wives. On Christmas morning all the employees of the fort, dressed in their very best, marched in a body up to Mr. Yale's quarters – it was called the big hall. Mr. Yale usually received them kindly and held a sort of smoker for a couple of hours in which the decanter was passed around freely. When at last they were feeling pretty happy they were told to go to the ration shop, where they were issued ducks, geese, beef, venison, peas and tallow, Sandwich Island molasses and a small allowance of tea were added to the bill of fare. Day and night, the dancing was kept up and there were no fancy dances in those days, the more noise the merrier.

Women Fight in Real Earnest.

In the afternoon of Christmas Day the men's wives were invited to the big hall where they were given two or three « shots » of wine after which their baskets (they were told to bring them) were filled with cookies, cranberries and blueberry jam and ships biscuits. As soon as the women got outside, the fun started as the wine had put the fighting spirit into them.

The women who were married to white men were related to the chiefs and the line was drawn between them and the wives of the Kanakas. The Kanaka women were accused of passing remarks about their white sisters and then from one imaginery insult or slight the fight was on. There was no prancing and sparring. It was run and grab for the hair of the head. A regular tug-of-war ensued. Finally they were separated by their husbands and all was peace and quieteness.

It was one continual enjoyment during the week and on New Year's Day there was a repetition of the Christmas treat – without the fights. In the afternoon the Indian chiefs were invited and a smoker was held out in the open and the usual « wee dram » was given to them, after which they were given a whole beef to feast their tribe, together with peas, tallow and molasses.

Christmas at Colville, Wash.

In the late 'sixties when I was a clerk in the Hudson's Bay Company's service at Fort Sheperd, B.C., I was invited by Chief Trader Angus McDonald, the Hudson's Bay officer in charge of Fort Colville, Wash., to spend my Christmas and New Year at the fort, and gladly accepted the invitation.

On Christmas Eve there was a dance given to the employees of the company and friends nearby. The big events, however, always took place on Christmas and New Year's Day. Almost the entire settlement of the valley came to pay their respects to Mr. McDonald and accept his hospitality for the occasion. Amongst the guests were farmers and their wives, officers of the U.S. garrison and a few Indian chiefs.

Mr. McDonald's mode of entertaining his guests was probably different to what a great many had been used to, for the hall or mess room was cleared of the furniture and the floor was covered with buffalo robes in the absence of carpet. Every guest had to squat on the floor, tailor fashion, and everyone was happy and contented and pronounced it a grand picnic. Refreshments for the thirsty were served at the office and were of the very best quality.

Present at Katzie Potlatch.

At this late hour of my life I often think of the three Christmas holidays I spent at good old Fort Colville. Those were happy days, but it is sad to think of all those comrades who have passed away.

I was present at a potlatch on a small scale at Katzie, near Hammon, about fifty years ago. It was on a Christmas Eve. There were quite a few Indians present and the gifts consisted principally of food and in return for the food blankets were given.

On these occasions there is considerable speech-making on both sides. I was greatly amused at an old Indian sub chief's speech – « She Ya Kan » by name. He started off as follows:

« Beloved friends and visitors, I am greatly pleased to see you gathered together. It reminds me of the good old times we used to have before the priests came amongst us and stopped all our fun. What harm was there in our innocent dances? Let me tell you – perhaps at this moment the white men are having their dances, which the priests do not stop. »

Appendice D. Rendement du commerce des pelleteries au fort Langley, de 1827 à 1865[1].

	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834
Blaireaux	–	–	–	–	–	–	–	–
Ours – noirs	2	2	2	1	32	52	62	45
– bruns	–	–	–	–	–	–	–	–
– grizzlis	–	–	–	–	–	–	–	1
Castors – gros	683	823	1277	417	1477	944	2062	873
– petits	228	303	421	228	517	449	725	585
– robes (lb)	19	3	16	9	20	23	36	23-1/2
Castoréum	–	–	–	–	–	–	–	–
Pékans	–	–	–	5	4	7	28	9
Renards – croisés	–	–	–	–	–	–	–	–
– roux	–	–	–	–	–	2	–	–
– argentés	–	–	–	–	–	–	–	–
Ichtyocolle (lb)	–	–	–	–	42	86	64	90
Loups-cerviers	–	–	–	27	76	27	8	25
Martres	–	1	–	90	152	307	266	315
Visons	–	–	–	88	820	1170	1537	1546
Rats musqués	–	44	25	169	792	572	1596	567
Marmottes	–	–	–	–	–	–	–	–
Loutres – de rivière	269	319	476	151	518	460	716	379
– de mer (adultes)	–	–	–	3	–	–	2	1
(jeunes)	–	–	–	–	–	–	–	1
Couguars	–	–	–	–	–	–	–	–
Chats sauvages	–	–	–	–	3	26	56	122
Carcajous	–	–	–	–	1	1	–	3
Loups	–	–	–	–	3	–	2	–

	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843
Blaireaux	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ours – noirs	51	79	55	72	71	167	120	83	76
– bruns	1	3	1	2	9	10	7	9	7
– grizzlis	–	–	–	–	1	1	3	2	–
Castors – gros	951	823	659	444	803	568	419	520	529
– petits	413	352	324	183	222	245	173	242	302
– robes (lb)	13	7-1/2	16	6	5-3/4	12	12-1/4	2-3/4	19-1/2
Castoréum	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pékans	14	14	20	20	35	16	18	37	26
Renards – croisés	1	–	1	–	2	3	3	2	1
– roux	–	–	2	4	3	5	3	5	6
– argentés	–	–	–	–	2	–	1	2	–
Ichtyocolle (lb)	54	14	55-1/2	40	118	291	114	175	383
Loups-cerviers	27	44	64	85	183	423	379	181	69
Martres	243	182	450	516	760	335	184	418	429
Visons	1431	1746	1746	1575	1436	1294	813	939	846
Rats musqués	657	970	1024	1787	2900	739	1104	1641	3443
Marmottes	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Loutres – de rivière	302	311	285	248	276	132	229	227	169
– de mer (adultes)	–	–	–	–	–	–	–	–	–
(jeunes)	–	–	–	–	–	–	–	1	–
Couguars	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Chats sauvages	178	724	628	811	754	664	712	785	844
Carcajous	2	3	3	3	2	7	6	4	2
Loups	1	1	–	2	10	14	4	12	10

	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Blaireaux	–	–	–	–	–	–	–	–
Ours – noirs	123	150	62	109	97	238	75	132
– bruns	10	12	2	8	4	5	9	10
– grizzlis	4	2	3	2	1	1	2	2
Castors – gros	428	202	267	195	150	67	36	42
– petits	161	84	96	118	100	45	24	11
– robes (lb)	4	6-1/4	8	3-3/4	3	1-1/4	–	–
Castoréum	–	–	–	–	–	–	–	–
Pékans	26	17	36	39	28	23	5	30
Renards – croisés	1	1	–	1	1	2	–	–
– roux	3	1	–	3	4	4	1	2
– argentés	–	–	–	–	1	2	–	–
Ichtyocolle (lb)	433	403	361	–	–	–	149	292-1/2
Loups-cerviers	66	71	54	44	59	163	204	185
Martres	483	525	1108	785	1054	524	361	551
Visons	684	533	374	559	433	354	170	225
Rats musqués	4258	1599	2172	3658	2944	1745	1004	1057
Marmottes	–	–	–	–	–	–	–	–
Loutres – de rivière	165	122	81	107	89	56	41	69
Couguars	–	–	–	–	–	–	–	–
Chats sauvages	527	254	210	762	300	649	168	145
Carcajous	5	–	3	1	1	2	–	2
Loups	4	10	1	3	3	4	2	1

	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1864	1865
Blaireaux	–	–	–	–	–	1	–	–
Ours – noirs	93	178	182	277	261	462	51	126
– bruns	18	11	11	27	47	38	10	24
– grizzlis	2	2	14	13	9	30	1	1
Castors – gros	69	189	294	801	842	699	170	217
– petits	54	100	129	99	246	186	50	46
– robes (lb)	–	6-1/2	5-3/4	6	6-1/2	6-1/4	5-1/4	1/2
Castoréum	–	–	–	–	2-3/4	8-1/2	3-1/2	6
Pékans	25	25	38	36	74	66	25	28
Renards – croisés	1	1	4	6	22	17	1	1
– roux	3	5	4	9	12	13	3	3
– argentés	–	1	5	4	6	10	1	1
Ichtyocolle (lb)	382	393	367	602	609-1/2	688-1/2	80	60
Loups-cerviers	103	41	79	87	164	127	21	25
Martres	431	468	1017	1608	1160	1462	143	175
Visons	138	228	251	517	600	963	83	89
Rats musqués	2100	5357	2702	3401	4750	5227	1935	863
Marmottes	–	–	–	–	14	–	10	1
Loutres – de rivière	72	55	78	102	127	141	20	32
Couguars	1	–	–	1	–	2	–	–
Chats sauvages	120	158	270	192	408	601	119	188
Carcajous	4	10	5	14	8	14	2	2
Loups	1	–	12	4	32	81	2	1
Laine	–	–	–	–	–	–	339	–

Appendice E. Salaison du saumon au fort Langley, de 1830 à 1873[1].

Le tableau suivant est un sommaire des données extraites de diverses sources dans les archives de la Compagnie de la baie d'Hudson. La quantité inscrite pour chaque année constitue simplement le total qu'on a pu vérifier. Etant donné que les renseignements ne proviennent parfois que de documents intitulés « Bills of Lading » et « Country Transfers », les chiffres du tableau ne sont souvent que ceux des exportations de saumon salé, voire une partie seulement de ces dernières. Le saumon conservé aux fins de consommation sur place était rarement compris dans ces relevés sauf pour les années de pointe allant de 1844 à 1854 pour lesquelles il existe une correspondance plus détaillée. La mention « Aucun relevé » signifie qu'on ne possède aucune information sur un année particulière, et non pas nécessairement qu'il n'y a pas eu de salaison du saumon ou de transactions commerciales.

Année	*Quantité préparée*	*Marché*	
1830	200 barils	[Aucun relevé]	
1831	300 barils	[Aucun relevé]	
1832	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]	
1833	220 barils	220 barils	fort Vancouver
	100 demi-barils	100 demi-barils	fort Vancouver
1834	30 barils	30 barils	fort Vancouver
	55 demi-barils	55 demi-barils	fort Vancouver
	669 morceaux de saumon séché	669 morceaux	fort Nisqually
1835	605 barils	605 barils	fort Vancouver
	112 demi-barils	112 demi-barils	fort Vancouver
	24 tierçons	24 tierçons	
	5 barriques	5 barriques	
	600 morceaux de saumon séché	600 morceaux	fort Simpson
1836	200 barils	200 barils	fort Vancouver
	350 morceaux de saumon séché	350 morceaux	fort Nisqually
1837	450 barils	350 barils	îles Sandwich
		9 barils	vapeur *Beaver*
		2 barils	fort McLoughlin
		80 barils	fort Vancouver
		10 barils	fort Nisqually
1838	597 barils	587 barils	fort Vancouver
		10 barils	fort Nisqually
1839	400 barils	135 barils	fort Vancouver
		11 barils	vapeur *Beaver*
		15 barils	fort Nisqually
		27 barils	fort Nisqually
		1500 morceaux	fort Nisqually
		230 barils	fort Vancouver
		22 barils	vapeur *Beaver*
1840	300 barils	[Aucun relevé]	
	1500 morceaux de saumon séché	Envoi aux îles Sandwich par le *Vancouver*: marché encombré.	
1841	540 barils	Marché des îles Sandwich en hausse; recherche de nouveaux marchés en Chine et aux E.-U.	
1842	[Aucun relevé]		
1843	[Aucun relevé]		
1844	890 barils	340 barils	îles Sandwich.
1845	800 barils	460 barils	îles Sandwich, au prix de $9, $10 le baril.
1846	1600 barils	1530 barils	îles Sandwich au prix de $10 le baril.
1847	1385 barils	Vendu à 41/8 le baril	
1848	1703 barils	500 barils	îles Sandwich
1849	2610 barils	Hausse du prix du baril à $13 le baril aux îles Sandwich.	
1850	1600 barils	961 barils aux îles Sandwich au prix de $14-15 le baril.	
1851	950 barils	Prix aux îles Sandwich: $13-14 le baril.	
1852	1757 barils	1200 barils	îles Sandwich
	150 demi-barils	150 demi-barils	îles Sandwich
		Quantité inconnue expédiée à San Francisco.	
1853	2000 barils	677 barils	îles Sandwich
		148 demi-barils	îles Sandwich
1854	2000 barils	Le prix du baril aux îles Sandwich descend à $10 le baril, puis à $8; 100 barils en Angleterre; 30 barils à Tahiti.	
1855	[Aucun relevé]	450 barils aux îles Sandwich, vendus au prix de $12 le baril; 60 barils en juillet à $14 le baril.	
1856	510 barils	260 barils pour les îles Sandwich; en janvier 1857, vendus au prix de $13-14 le baril.	
1857	[Aucun relevé]	524 barils et 150 demi-bari pour les îles Sandwich vendus aux prix de $12-14 le baril.	
1858	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]	

1859	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1860	[Aucun relevé]	600 barils aux îles Sandwich – demande faible.
1861	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1862	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1863	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1864	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1865	[Aucun relevé]	Certaine quantité de saumon vendu aux îles Sandwich à $15 le le baril.
1866	[Aucun relevé]	Certaine quantité de saumon vendu aux îles Sandwich à $13 le baril.
1867	57 barils de gros saumons 35 barils de petits saumons	80 barils aux îles Sandwich; un envoi à titre d'essai à Valparaiso
1868	Saumon salé avarié	[Aucun relevé]
1869	130 barils	100 barils îles Sandwich 20 demi-barils îles Sandwich
1870	108 barils	88 barils îles Sandwich 20 demi-barils îles Sandwich
1871	5 barils 5 demi-barils	Salé pour consommation locale
1872	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1873	[Aucun relevé]	Pas de marché pour le saumon du fort Langley.

Appendice F. Les recettes provenant des canneberges du fort Langley, de 1852 à 1858[1].

Comme dans le cas du tableau pour les recettes du saumon, le tableau ci-dessous est un sommaire des données sur les recettes des canneberges. Les chiffres indiquent les montants connus et pas nécessairement les totaux réels pour l'une ou l'autre année.

Année	*Quantité traitée*	*Marché*
1852	[Aucun relevé]	[Aucun relevé]
1853	[Aucun relevé]	Vendu à San Francisco: $12 le baril.
1854	[Aucun relevé]	San Francisco: $12 le baril.
1855	425 barils de 24 gal. 200 barils de 12 gal. 100 barils de 8 gal.	490 barils à San Francisco, par l'*Otter*, au prix de 55¢. 20 barils aux îles Sandwich, par le *Recovery*.
1856	469 barils de 24 gal. 175 barils de 12 gal.	Total vendu à San Francisco, à 35¢ le baril.
1857	13 barils de 12 gal. 180 barils de 8 gal.	[Aucun relevé]
1858	[aucun relevé]	[Aucun relevé]

Appendice G. L'aspect physique du fort Langley – un bref aperçu.

Le fort Langley de 1827

Le premier fort Langley était situé à environ six lieues en amont de l'embouchure du Fraser sur la rive sud « in latitude 49-11N and longitude 120-35W »[1]. Le navire à bord duquel se trouvait l'équipe de construction de 25 hommes dirigée par McMillan ancra près de l'emplacement du fort à la confluence du Fraser et de la Salmon, le 29 juillet 1827[2]. A partir du moment où l'on coupa le premier morceau de bois au fort Langley, le 1er août[3], on nota soigneusement les progrès de la construction dans le journal du poste. Ces passages du journal du fort Langley s'étalant sur trois ans nous donnent une idée assez précise de l'ensemble de l'ouvrage, jamais photographié ou dessiné.

Les ouvriers commencèrent la construction en érigeant une enceinte défendable qui, selon les pratiques de la compagnie, se traduisait par un ou plusieurs fortins ou bastions et une palissade. Les ouvriers étaient divisés en équipes; quelques-uns abattaient les arbres et d'autres essartaient, tandis que certains équarrissaient le bois, et que deux hommes travaillaient sans relâche à la scie de long. En moins d'une semaine, il y avait assez de bois équarri pour construire un bastion et une partie des pieux destinés à la palissade. La semaine suivante, le premier bastion se dressait déjà et était recouvert d'écorce de cèdre achetée des Indiens. Le 20 août, presque tout le bois nécessaire à la palissade était coupé et amené à pied d'oeuvre, et le lendemain quatre hommes commençaient à creuser une tranchée de trois pieds de profondeur. Un second bastion s'élevait le 31 août et le 8 septembre McMillan écrivait que la palissade du fort était terminée et les portes pendues[4].

L'enceinte rectangulaire ainsi formée mesurait 40 verges sur 45. La palissade de 15 pieds de hauteur se composait de bois rond de 4 à 5 pouces d'épaisseur et de 18 pieds de longueur dont les côtés avaient été équarris pour réduire les jours entre elles[5]. L'enceinte comptait au moins deux portes dont nous ne connaissons cependant ni l'emplacement précis ni le mode de construction. Deux solides bastions assuraient la défense de l'enceinte; un était du côté nord et l'autre du côté sud-est. De 12 pieds carrés chacun, ils étaient construits de pièces de bois de huit pouces de diamètre et avaient deux étages, dont celui d'en haut était destiné à l'armement[6].

La palissade se construisit en seulement six semaines, mais il fallut plus de deux ans pour ériger tous les bâtiments dans l'enceinte. Les constructeurs adoptèrent la méthode de construction « poteaux-sur-sole » assez communément utilisée pour les comptoirs de traite des fourrures. Il s'agissait essentiellement d'une construction de bois posée sur des blocs de bois équarris, dont les murs se composaient de pièces de bois disposées à l'horizontal entre des poteaux verticaux placés à intervalles réguliers et mortaisés dans les soles et les sablières[7]. Au début, on pensa plus à assurer un minimum de confort personnel qu'à des considérations commerciales. En attendant d'achever leur propre logement, les ouvriers habitèrent de grossières huttes en écorce qu'ils pouvaient déplacer à volonté[8]. Au cours de la première année, ils construisirent dix bâtiments et améliorèrent les dispositifs de sécurité.

Avant le départ du schooner *Cadboro* qui avait amené les constructeurs, il fallut construire un magasin pour recevoir les marchandises et les approvisionnements. Commencé le 10 septembre, le magasin fut élevé à sa pleine hauteur en l'espace de quatre jours et le 15 septembre couvert d'un toit en écorce qu'on qualifia d'excellent[9].

Au cours du mois suivant, on s'attaqua aux maisons des « Gentlemen » et du personnel. Une résidence destinée à loger McMillan et son commis George Barnston fut construite près de l'entrée principale (probablement face à la rivière, du côté nord du fort). A un autre endroit non précisé on construisit une petite maison pour les hivernants qui, selon le journal, promettait d'assurer des quartiers accueillants et confortables pour quelques-uns des hommes. Cette construction, de 30 pieds de longueur sur 15 de largeur, se divisait en deux pièces comportant chacune un foyer et deux fenêtres. Une autre maison d'hivernage, plus grande, occupait un côté de la place et comptait trois pièces avec foyer. L'extérieur de ces maisons fut terminé avant le 13 octobre, et McMillan écrivit alors à leur sujet qu'il ne restait que les cheminées à construire et un peu de travail à faire à l'intérieur pour les rendre habitables[10].

Entre temps on s'aperçut que le saumon obtenu des Indiens et conservé dans le magasin avait moisi[11]. Pour empêcher que cette importante provision ne se détériore, on construisit un hangar à saumon pour y pendre le poisson séché. Sous le hangar, qui était probablement surélevé de plusieurs pieds au-dessus du sol, on alimentait des feux pour assécher l'air[12]. Durant l'hiver, le rythme de construction ralentit sensiblement. Outre la construction de cheminées dans la cuisine et d'un mess[13], les ouvriers s'occupèrent surtout à étayer l'enceinte de défense. Une galerie de 4 pieds de largeur fut érigée tout autour du fort à l'intérieur de la palissade. Portée par des poteaux équarris plantés à intervalles réguliers, elle était parée de planches épaisses dans chaque coin des bastions pour mieux la protéger du tir. Dans ces mêmes coins, des escaliers de 16 pieds de hauteur sur 4 de largeur menaient à

la galerie. Des portes percées à l'étage supérieur des bastions permettaient l'entrée et la sortie de la garde[14]. Pour plus de sécurité, l'intérieur de la palissade fut doublé de petits piquets pour remplir toutes les brèches[15].

A l'été de 1828, on entreprit la construction de quatre nouveaux bâtiments. Une maison de 30 pieds sur 20, comprenant deux pièces de 15 pieds sur 20 s'éleva du côté ouest de l'entrée. En septembre, une maison de 20 pieds carrés et un atelier de forgeron étaient terminés[16]. Cependant, il restait le projet le plus ambitieux, celui de la grande maison qui, dans les forts de la compagnie servait de résidence à l'administrateur et qui était toujours le bâtiment le plus important des comptoirs. Le 15 mai 1828, les ouvriers posaient les soles et les six poteaux de la grande maison. En moins de cinq jours, la résidence avait des murs et un toit. Il s'agissait alors de poser le plancher et de construire la cave. La maison possédait une porte devant et une derrière et douze fenêtres dont cinq furent bouchées par la suite[17]. A la fin de l'été, quelques menus travaux restaient à faire l'extérieur, mais l'aménagement intérieur n'était pas encore commencé.

Un an après le début de sa construction, le fort Langley comprenait dix bâtiments: une maison, la résidence pour les *gentlemen*, une maison d'hivernage (de 30 pieds sur 15), une maison d'hivernage de trois pièces, un hangar à saumon, un mess, une maison (de 30 pieds sur 20), une maison (de 20 pieds carrés), un atelier de forgeron et la grande maison. Lorsque McDonald arriva pour prendre la direction du comptoir au mois d'octobre 1828, il en décrivit ainsi les principaux bâtiments dans son journal personnel:

The Fort is 135 feet by 120, with two good bastions, and a gallery of four feet wide all round. A building _____ feet long, of three compartments for the men, a small log house of two compartments, in which the gentlemen themselves now reside, and a store of about _____ feet are now occupied, besides which there are two other buildings, one a good dwelling house, with an excellent cellar and a spacious garret, a couple of well finished chimnies are up, and the whole inside now ready for wainscoting and partitioning, four large windows in front, one in each end, and one with a corresponding door in the back. The other is a low building with only two square rooms and a fire place in each, and a kitchen adjoining made of slab.[18]

L'omission de McDonald dans cette description des maisons de 30 pieds sur 20 et de 20 pieds carrés, du hangar à saumon, de l'atelier du forgeron et du mess ne s'explique pas d'emblée si ce n'est que le hangar à saumon et le mess étaient peut-être considérés comme des constructions si élémentaires qu'elles se passaient de mention.

Un mois après l'arrivée du nouvel agent responsable, la palissade fut agrandie de 35 pieds vers l'arrière, l'agent ayant jugé qu'avec les bâtiments déjà existants la superficie de 135 pieds sur 120 était trop limitée. Le bastion sud-est déménagea à son nouvel emplacement, et on acheva une galerie et une plate-forme en coin sur laquelle fut monté un canon sur pivot. En décembre, on ferma avec des piquets les espaces entre l'entrée principale et les coins des maisons[19].

Les travaux se poursuivirent à la grande maison tout au long de l'hiver 1828-1829. On construisit un escalier menant au grenier. On boucha des fenêtres inutiles et l'espace vide derrière les cheminées avec des billes de bois, et on construisit une cuisine munie d'une cheminée extérieure et d'un fourneau en annexe[20].

McDonald considérait que certaines installations sanitaires s'imposaient. Le 3 novembre 1828 il écrivait que les lieux d'aisances pour les bourgeois étaient commencés, à l'intérieur du fort et que, pour plusieurs raisons, de semblables commodités étaient aussi absolument nécessaires pour les employés. Les toilettes (appelées « The little House ») furent terminées le 5 novembre et on en construisit d'autres plus tard pour le personnel. Le journal relate pour le 27 juin 1829 que le fort possédait aussi des bains[21].

Le programme de construction de McDonald s'acheva avec la construction d'un comptoir indien, d'un atelier pour le mécanicien, d'un autre pour le tonnelier et d'un nouveau magasin. Même si le journal fait état des trois premières constructions[22], il ne donne aucun détail à leur sujet et ne les décrit pas. Au mois de juin 1829, les ouvriers équarrirent du bois en prévision de la construction d'un magasin de 53 pieds qui exigerait environ 240 pièces de bois. On installa la sablière en décembre, et en juin 1830 on recouvrit le magasin de bardeaux que l'on avait d'abord prévu exporter[23]. Dans son rapport du 25 février 1830, McDonald annonçait au gouverneur et au conseil l'achèvement du fort:

For the nature of all the Business that is likely to be carried on here the Fort is now sufficiently well arranged. To finish the Buildings inside, a good spacious Store of 55 feet long and a large Coopers Shop are erected, both indispensible should any thing extensive be undertaken in the way of fish curing.[24]

De 1833 à 1836, alors que l'on songeait à abandonner le fort Langley, il y a sans doute eu peu de nouvelles constructions et peu de réparations. Le poste ayant pris de l'importance comme centre d'approvisionnement des navires côtiers et des forts, la compagnie invoqua le mauvais état du poste et son mauvais emplacement tant sous le rapport de la pêcherie que sous celui de la ferme[25], et, en 1839, décida de construire un autre fort Langley quelques milles plus haut sur le bord du Fraser[26].

Le fort Langley de 1839

L'emplacement du deuxième fort, deux milles et demi en amont du premier fort, avait été choisi parce que tout aussi commode pour la traite des fourrures et du saumon que l'ancien site et qu'en plus, il possédait l'avantage important d'être beaucoup plus près de la ferme[27].

La construction du nouveau fort débuta au printemps 1839. Comme on l'avait fait pour le fort de 1827, on érigea d'abord la palissade et les bastions pour protéger la place, ainsi qu'un magasin pour recevoir les marchandises. Le déménagement fut complété le 25 juin et la construction se poursuivit jusqu'au mois d'octobre. Douglas écrivit alors que les palissades, quatre blockaus et presque tous les bâtiments nécessaires étaient érigés[28].

Nous ne savons presque presque rien sur le nombre de bâtiments ou les dimensions de ce fort. Précisons que son existence fut très courte, à peine six mois. Dans la nuit du 11 avril 1840, un incendie qui éclata dans la forge le rasa complètement. Dans une lettre destinée à McLoughlin, Yale décrivait ainsi le sinistre: *The fire burst forth from the Blacksmiths shop, and the wind blowing fresh from that quarter, the whole range of buildings on that side were in flames in less than two minutes after the fire was observed, but we still for a moment hoped to save the Big House, and a effort was made to that effect, but alas in vain.*[29]

Deux semaines plus tard, Douglas visita les ruines et écrivit que l'élément destructeur avait affreusement tout ravagé sur les lieux, ne laissant que quelques débris calcinés[30].

Le fort Langley de 1840

Le 1er mai 1840, Yale avait déjà fait construire sur les ruines du fort de 1839 ou à proximité de ces dernières, une palissade temporaire qui formait une enceinte de 108 pieds sur 70, destinée à recevoir le nouveau fort[31]. Ainsi naquit le fort Langley qui devint un important comptoir de la compagnie dans les basses terres de la Colombie-Britannique pendant 46 ans. Près de 120 ans après sa construction, le fort se vit partiellement restauré par les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique[32].

Malheureusement, peu de documents historiques précisent l'aspect physique du fort de 1840. Contrairement au fort de 1827, nous ne possédons pas de journal relatant la construction du fort de 1840. Sans doute les techniques de construction furent-elles les mêmes dans une certaine mesure, étant donné que les matériaux locaux ne changèrent pas et que bon nombre des ouvriers ayant construit les deux autres construisirent le troisième fort[33]. Ignorant presque tout de l'aménagement intérieur et de l'ameublement du fort, nous avons tout de même une assez bonne idée de ses bâtiments grâce à la correspondance, aux plans, aux dessins et aux photos qui nous sont parvenus.

Lors de sa visite de 1841 sur la côte du Pacifique, Simpson remarqua que le comptoir de 1840 avait été construit plus grand que les deux autres[34]. Selon le seul plan du fort que nous possédons, un dessin à l'échelle exécuté par le sergent McColl du corps royal du génie et daté du 7 septembre 1862, l'enceinte définitive du fort de 1840 avait 250 pieds sur 675 (fig. 26). La palissade rectangulaire se dressait sur 15 pieds de hauteur et présentait des pieux de 12 pouces de diamètre (donc beaucoup plus épais que ceux de 4 à 5 pouces de diamètre du fort de McMillan)[35]. Une simple traversine posée à l'intérieur de la palissade à environ 3 pieds du sommet maintenait les pieux en place (fig. 19).

La palissade comprenait trois entrées (fig. 26). Celle située en plein centre du mur sud, juste à l'arrière de la grande maison, donnait sur l'arrière-pays. Les deux autres se trouvaient du côté ouest: la première, située à 165 pieds du coin sud-ouest, donnait sur une petite grange et sur un jardin de 40 acres adjacent au fort; la seconde, située à environ 2 chaînes 1/3 ou 143 pieds du bastion nord-ouest de la palissade, constituait l'entrée principale du fort depuis le débarcadère aménagé sur la rive du Fraser.

L'illustration de Malladaine montrant le côté nord du fort vu du Fraser (fig. 22) révèle que l'entrée se trouvait au même niveau que la palissade. Il est difficile de préciser sa largeur. La porte possédait sans doute deux battants s'ouvrant vers l'intérieur, et s'arrêtant à environ 3 pieds du sommet de la palissade, probablement juste au-dessous de la traversine. La porte aurait donc eu 11 à 12 pieds de hauteur.

Outre les entrées, trois bastions faisaient aussi partie intégrante de la palissade. Ils étaient situés aux coins nord-est et nord-ouest et dans le mur est à environ 55 pieds du coin sud-est (fig. 26). Plusieurs croquis (fig. 22 et 24) et une photographie (fig. 27) du bastion nord-ouest nous montrent clairement l'apparence extérieure de cette construction. Chaque bastion reposait directement sur le sol et mesurait environ 14 pieds carrés et environ 18 de hauteur jusqu'au sommet de la sablière. Un fleuron de bois d'environ 4 pieds de hauteur ornait le toit en cèdre. La position des ouvertures nous laisse supposer qu'il s'agissait d'une construction à deux étages comme dans le cas du fort de 1827. Un croquis du bastion sud-ouest vu de l'intérieur du fort (fig. 19) montre une fenêtre mais aucune porte d'entrée, ce qui donne à penser que l'accès se faisait par une échelle. Cependant, rien n'indique que ce fort ait eu la galerie et la plate-forme en coin du fort de 1827. D'après les inventaires, le bastion possédait une caronade

de 9, un canon sur pivot et quelques pièces plus petites comme des mousquets, des baïonnettes et des tromblons[36].

A diverses époques, l'enceinte compta de 12 à 15 bâtiments. Comme aux autres comptoirs de la compagnie, le fort était un perpétuel chantier de construction, les bâtiments s'ajoutant et se modifiant selon les besoins du service et des familles. Le plan de McColl (fig. 26) représente les bâtiments situés dans un rectangle faisant face à un carré ouvert: les quartiers des agents au sud, cinq constructions de l'est au nord, deux bâtiments parallèles à la palissade nord et quatre situés le long du mur ouest. Enfin il y avait aussi trois bâtiments derrière et à côté des quartiers des agents.

Il s'agissait de bâtiments simples et utilitaires, et en 1858 leur nudité frappa tellement un jeune officier britannique, inhabitué à ce genre d'installation, qu'il décrivit le fort comme étant une place misérable. Un résident de l'île du Prince-Edouard, dans une lettre à sa famille écrivait que les bâtiments étaient solidement faits de bois rond et que les toits étaient d'écorce. A l'instar du fort de 1827 et des autres comptoirs de la compagnie, la technique de construction aurait été celle du poteau-sur-sole. En voici la description: on posait une pièce horizontale ou une sole sur des blocs, puis à chaque coin et à intervalles de 6 à 10 pieds on fichait les poteaux dans la sole et la sablière à l'aide de mortaises, et le carré était fermé avec des pièces horizontales glissées dans les coulisses des poteaux. Des illustrations nous révèlent que les toits, en pignon ou en croupe, étaient recouverts de cèdre même si le bardeau fut parfois utilisé. A l'exception de la grande maison qui apparaît chaulée sur une photo (fig. 23), les bâtiments n'étaient pas peints, ce qui donnait une allure d'entrepôt à tout l'établissement et soulignait son caractère essentiellement commercial.

A son apogée vers 1850, le fort Langley comptait les bâtiments suivants: la grande maison, la cuisine (ou les cuisines?), un magasin, un comptoir indien, une forge, un atelier pour la construction des « batteaux », une tonnellerie, des maisons pour les hommes et leur famille et divers entrepôts. Le plan de McColl n'identifie malheureusement que deux bâtiments, cependant, en guise de consolation, précisons que l'emplacement et la fonction des bâtiments changeaient fréquemment. Les documents historiques nous ont permis de déterminer exactement l'emplacement de cinq constructions pour certaines années. Les paragraphes suivants traitent de ces bâtiments et de leurs caractéristiques connues ou présumées.

La grande maison

Connue également sous les noms de « Manager's Residence » et « Hall », la grande maison se dressait seule au centre du côté sud du fort (fig. 19 et 26). Sise à l'arrière du fort sur une élévation de terrain, elle avait une belle vue sur le fleuve et sur l'île McMillan juste en face du fort. Les visiteurs, qui entraient habituellement par l'entrée nord-ouest, traversaient l'enceinte du fort sur la longueur avant d'atteindre la grande maison. Le lieutenant Charles Wilson avait noté cette pratique dans son journal personnel, le 23 juin 1859: « As I was smoking my pipe after breakfast, who should come up the fort square but the Governor [James Douglas] & Good [his secretary]. »[37]

Le croquis de la grande maison réalisé par Malladaine en 1858 nous fait voir une construction de deux étages au toit en croupe, qui mesurait environ 70 pi sur 33 et 21 pi de hauteur. La façade comptait 12 fenêtres, soit six fenêtres de même grandeur à chaque étage, situées au centre des six travées égales entre les sept poteaux. L'entrée principale se trouvait à environ 4 pi du sol légèrement à la droite du quatrième poteau ou poteau du milieu. Sur la photographie de 1862 (fig. 23) montrant W.H. Newton et son épouse devant la grande maison, on peut voir qu'une véranda avait été ajoutée. Cette photo montre clairement les fenêtres à deux vantaux à la française, en retrait du seuil d'un pied de largeur. Même s'il n'y a pas de cheminée sur les croquis, il est fort probable que la grande maison ait été munie d'au moins une couple de bons foyers semblables à ceux qui servaient à chauffer la même maison dans le fort de 1827.

Vers les années 1850, la grande maison de Langley aurait abrité l'administrateur Yale et au moins une de ses filles, ainsi que son commis adjoint et sa famille. Il aurait donc fallu qu'elle eût un bureau, ainsi qu'un vivoir et des chambres à coucher pour chacune des familles. La salle de réception, élément important dans la plupart des grandes maisons, servait de salle à manger pour les agents et d'endroit où se déroulaient diverses cérémonies. C'est là que se tenait le bal annuel de la brigade et qu'au jour de l'An les hommes venaient présenter leurs hommages à l'agent en charge et recevaient un petit verre de rhum. C'est là également qu'environ 100 personnes se réunirent le 19 novembre 1858 pour assister à la proclamation de l'établissement de la colonie de la Couronne: la Colombie-Britannique[38].

Le magasin

Cette construction appelée salle de vente sur le plan de McColl était située du côté est du fort au nord-est de la grande maison. Il s'agit sans aucun doute de la construction représentée sur le dessin que Malladaine fit en 1858 de l'intérieur du fort (fig. 19),

car l'article sur le fort Langley publié dans le *Harper's Weekly* du 9 octobre 1858 affirme que la salle de vente était « in the loft next to the northeastward of the Chief Trader's residence »[39]. Au plus fort de la ruée vers l'or, les dirigeants jugèrent que le magasin, trop petit, ne répondait plus aux besoins du commerce. Ils envoyèrent un entrepreneur à Langley pour installer un nouveau magasin dans le bâtiment au nord-ouest de la grande maison. Une fois terminé, le nouveau magasin ne servit jamais aux fins prévues, ce qui explique la désignation du bâtiment sur le côté est, qui remonte à 1862[40].

Comme la grande maison, le magasin était un bâtiment de deux étages à toit en croupe, à peu près de la même hauteur que cette dernière et il avait cinq travées au rez-de-chaussée. Le dessin de Malladaine (fig. 19) indique neuf fenêtres sur la façade, cinq à l'étage supérieur et quatre à l'étage inférieur. La porte en arcade se trouvait en plein centre de la façade. D'après ce même dessin, le côté sud du bâtiment n'avait pas de fenêtre mais une porte située à plusieurs pieds du sol. Il peut s'agir là de la porte d'entrée du magasin du deuxième étage même si le plan de 1862 (fig. 26) ne signale qu'une porte du côté nord. Le magasin sous les combles ressemblait probablement au nouveau magasin dont la description suggère l'aménagement suivant: un vaste comptoir au centre de la salle, et sur les murs, des compartiments, des râteliers à fusils et des rayons allant jusqu'au plafond ou, comme dans ce cas-ci, jusqu'au toit[41]. Le rez-de-chaussée de ce bâtiment comportait peut-être une salle d'empaquetage servant à trier les marchandises, à préparer les commandes des engagés et à d'autres fins.

L'atelier du tonnelier

L'atelier du tonnelier, où l'on fabriquait des barils et des barillets pour la vente du saumon et des canneberges, était situé au nord du fort en 1852. Dans une lettre datée du 25 mai de la même année, Douglas relatait qu'un incendie qui avait originé dans l'atelier du tonnelier avait complètement rasé cet atelier ainsi qu'un autre petit bâtiment et une partie de la palissade du côté nord du fort[42]. Il semble que par la suite l'atelier du tonnelier fut reconstruit du côté est. La correspondance précise à ce sujet qu'en janvier 1872 Cromarty réparait l'atelier du tonnelier pour en faire une salle de vente et que le toit était déjà posé[43]. Cet atelier du tonnelier converti en magasin se trouvait du côté est du fort selon le plan de 1873 (fig. 31) représentant les bâtiments encore debout. Des photographies du magasin après l'abandon du fort par la compagnie en 1886 (fig. 37) nous indiquent que par la suite le bâtiment fit office de résidence et de grange. Le bâtiment qui survécut jusqu'à nos jours devint un musée dans les années 1920 et fut le principal objet de la restauration partielle du fort dans les années 1950.

Cet unique vestige d'un bâtiment de la Compagnie de la baie d'Hudson au fort Langley nous donne les dimensions de l'atelier du tonnelier à un moment, soit 52 pi de longueur sur 23 de profondeur (fig. 39). La façade, divisée en quatre travées par des poteaux, comptait deux grandes fenêtres et une petite au rez-de-chaussée, et trois fenêtres encore plus petites à l'étage supérieur. Il y avait une fenêtre sur la façade nord. Outre le nouveau toit que reçut le bâtiment lorsqu'on le transforma en magasin, il est fort probable que son extérieur ait subi d'autres changements depuis le temps où il servait à la tonnellerie. Il va de soi que l'intérieur a probablement été considérablement transformé.

La résidence

La résidence destinée aux visiteurs et aux responsables des brigades était située au nord-ouest de la grande maison. Les instructions que Yale reçut en avril 1858 de transformer cette maison en magasin précisaient qu'il s'agissait du bâtiment dans lequel M. Manson avait demeuré l'hiver précédent[44]. Lorsqu'il prit sa retraite en 1857, Manson, ancien agent en charge de la brigade de la Nouvelle-Calédonie, vécut à Langley un an avant de s'établir en Orégon[45]. Une remarque de Douglas nous confirme que cette résidence abrita aussi les responsables de brigade durant leur visite annuelle: « We will put up another building hereafter for the accommodation of the Gentlemen from the Interior, who must this year occupy the big house. »[46]

Le comptoir indien

Dans les forts de la compagnie, le comptoir indien faisait habituellement corps avec la palissade, ce qui permettait de commercer avec les autochtones sans pour autant les faire entrer dans le fort. Il semble qu'on adopta cette pratique à Langley puisque Wilson notait dans son journal: « The usual precautions are taken to prevent a surprise from the Indians, only a limited number being admitted at one time. »[47] Le bâtiment intégré à la palissade nord sur le plan de McColl de 1862 servit tout probablement de comptoir indien jusqu'au moment où les Indiens furent admis au magasin en 1860.

Autres bâtiments

Nous possédons moins de renseignements sur l'emplacement ou l'aspect des autres bâtiments dans l'enceinte du fort de 1840: l'atelier du matériel, la forge, l'atelier de construction de bateaux, la cuisine et divers entrepôts. Lorsque Langley devint le dépôt intérieur, on construisit l'atelier du matériel pour recevoir les com-

mandes de l'intérieur provenant du fort Victoria et préparer les pièces destinées à l'arrière-pays[48]. De plus, on réparait et on construisait à Langley les « batteaux » pour les expéditions des brigades[49]. Il y avait au moins une cuisine située dans le coin sud-ouest du fort, près de la grande maison[50]. La forge, transformée en résidence en 1871[51], pourrait bien avoir été le même bâtiment que la maison de Cromarty, indiquée sur le plan de 1873 et, si tel est le cas, cette construction se situait à l'ouest ou au nord du fort près du bastion nord-ouest.

Plusieurs bâtiments se trouvaient à l'extérieur de la palissade. Dans une lettre de 1844 adressée à Simpson, Yale disait: « that part of the Establishment constituting the Fort with the outdoor buildings for curing etc. affords every desireable convenience. »[52] Une aquarelle intitulée « View from Fort Langley Downriver » et réalisée en 1860 par un arpenteur de la frontière américaine (fig. 25) nous permet de voir les hangars à saumon au bord du fleuve juste à l'ouest du fort. Les autres hangars servaient à l'entreposage des canneberges[53]. Juste derrière le fort il y avait une laiterie et d'autres bâtiments qui servaient peut-être à l'entreposage des outils et des produits du jardin adjacent. A la ferme Langley, située à environ un mille au sud du fort dans la prairie de Langley, il y avait les maisons des ouvriers de la ferme, deux laiteries, des bâtiments pour le bétail et des granges à foin[54].

Quand, avec l'ouverture de la navigation jusqu'à Yale, le commerce délaissa Langley et quand la capitale déménagea à New Westminster, les bâtiments du fort Langley commencèrent à se détériorer. Après avoir visité le fort le 10 décembre 1861, les facteurs en chef Dugald McTavish et A.G. Dallas rapportèrent que les magasins et entrepôts étaient dans un affreux état de saleté et de désordre, ce qui était inexcusable[55]. En 1866, les bâtiments menaçaient ruine et on utilisa les matériaux du fort pour construire des hangars à la ferme[56]. On transforma la forge en résidence en 1861, et en 1872 on remplaça le toit de la tonnellerie qui fut alors transformée en magasin[57]. La grande maison, qui pendant si longtemps avait été le centre nerveux de la vie au fort et le lieu de naissance de la Colombie-Britannique, fut démolie à l'automne 1872. La même année on construisit une nouvelle résidence pour le gérant du magasin[58]. En 1873 selon un plan de la propriété, il ne restait plus que trois bâtiments: le magasin de la compagnie (l'atelier du tonnelier), la maison de la compagnie (1872) et la maison de Cromarty (l'ancienne forge?).

En 1885 les dirigeants de la compagnie décidèrent d'abandonner le site de 1840 en raison de son mauvais emplacement pour le commerce, soit environ 400 verges à l'est du quai des vapeurs dans la ville de Langley. La compagnie fit construire un nouveau magasin à l'extrémité nord-ouest du lot nº 19 (selon l'arpentage officiel du district de New Westminster, groupe 2). La compagnie déménagea le fort Langley en avril 1886[59]. La propriété du fort, à l'exception du terrain d'une acre du nouveau magasin et de cet autre terrain d'une acre faisant partie de la carrière de sable de Langley, fut vendue à monsieur et madame Alexander Mavis en janvier 1888.

Appendice H. Descriptions de la ferme Langley.
La Compagnie de la baie d'Hudson fournit à Davis and Company, encanteurs, une description de la ferme Langley ainsi que des détails sur ses 20 lots, en vue de la vente publique de la ferme, le 17 juin 1878. L'appendice comprend les deux documents. Dans les « Particulars », « U.P. » signifie prix de départ (*Upset Price*) et « R.P. » prix minimum (*Reserve Price*).

General description of the land, furnished to Messrs. Davies & Co., 5 April 1878[1].

The whole tract is well watered. Two rivers – the « Nicomekel » and « Salmon ». The whole is divided into 20 lots – 14 of which are little more or less than 100 acres each; 2 about 50 acres each; 2 about 30 acres each; 1 about 190 acres; and 1 over 150 acres. Nearly two thirds of the whole is fine open prairie land – the remainder being timbered (not heavily) with Alders, Cottonwood, Firs, Cedars, etc. – Most of which is easy to clear. The soil of the open land is chiefly a black loam, in some parts over 2 ft. deep, & of the timbered land a lighter, & in parts sandy, loam – on clay subsoil. Several of the subdivision lots consist entirely of open or prairie land, having in parts scattering copses of small cottonwood, birch, brush &c. – A large extent is cultivated Hay, Timothy, Grass land – enclosed with 7 or 8 miles of rail Fencing – chiefly Cedar. On several of the lots, in different parts of the Estate, there are substantial Buildings – some of them in good & others in fair condition comprehending the following:
3 large Barns & 1 large Shed of split cedar & logs – with Leanto feeding sheds for Stock & ample storeage room for Hay. 1 large Building of sawn lumber – being a Barn, Cow & Calf House combined with commodious Hay Loft above, affording convenience for feeding, milking &c. 1 Dairy (stream running under it), 2 large well constructed Piggeries, – 1 Boiling House, 1 work shop, 4 Houses for men – 1 frame Dwelling House – 5 rooms lathed & plastered, with Leanto Kitchen in rear. Other particulars that may be desirable you have in –
(1) the present advertisements in the newspapers.
(2) the terms of sale, & Agreement papers – handed you today.
(3) the Government lithographed & other Maps – showing the position of the tract of land as regards Fraser River, New Westminster, & other points.
(4) Mr. Patterson's Map of the Estate.

You are aware that the whole Langley region (New Westminster District) is a favorite place of settlement; & you are well acquainted with distances &c. on the Fraser River & elsewhere, and with such general facts or information as will be interesting to intending purchasers or others into whose hands the Advertisements may come.

5th April 1878 A.M.

Particulars of Subdivision Lots, Fences, Buildings etc. on Langley Farm provided to the Auctioneer for the sale on 17 June, 1878[2].

Lot No.	Acres	U.P.	R.P.	
1	103.14	$20.00	$27.50	Probably bring $30 or more.
	7-1/2			Get utmost. Take time. Open prairie – soil deep black loam on clay subsoil. Some cotton wood copses & brush. *Fencing* – split cedar rails, 16-3/4 chains
	35-1/2			Timbered – soil, clay loam. Very easily prepared for plough. Good wheat land. Well watered by the Nicomekel River.
2	101.38	$25.00	$27.50	Try for $30 or more. Aim as high as Lot 1.
	58-1/2			Get utmost. Open prairie – soil deep black loam on clay subsoil. Some brush, easily cleared.
	42-1/2			Timbered – soil, good as above. Very easily prepared for plow. Well watered by Nicomekel River.
3	99.64	$20.00	$27.50	Try for $30 & upwards. Aim as high as preceding Lots.
	52			Open prairie – soil deep black loam, as above, clay subsoil. South part formerly worked, North part scattering of cottonwoods & brush.
	47			Timbered – soil, west of river excellent bottom-land, East of river lighter loam. Well watered by Nicomekel River.
4	97.90	$25.00	$27.50	Go as high as preceding Lots if possible.
	67			Open prairie – black loam on clay subsoil. Mostly cultivated. Scattering cottonwoods & brush. *Fencing* – split cedar rails – 73 87/100 chains

	31			Timbered – soil, loam East of river scattering large alders & cottonwoods. Well watered by Nicomekel River.
5	96.15	$25.00	$30.00	Get as much more as possible. Take time.
	76			Open prairie-soil « first-class ». Large extent cultivated Hay land. Field shewn enclosed on Map lately broken up. Land on North side covered with grass & clover. *Fencing* – split cedar rails 70 62/100 chains *Buildings* – in good order generally, vizt. 1 Barn & Cow and Calf House with Hay Loft combined. Of sawn Lumber 100 x 50 ft. 1 Dwelling – of sawn lumber 28 x 18 ft. 1 Dairy – of sawn lumber 20 x 16 ft. 1 Pig Pen of Logs & split cedar, 94 x 16 ft. well constructed
	20			Timbered – soil, black loam. Well watered by Nicomekel River.
6	94.41 82-3/4	$25.00	$30.00	Get utmost. Open prairie – good black loam on clay subsoil. Some brush & fern. Easily brought into cultivation. Fencing – cedar rails – 5-1/2 chains
	11-1/2			Timbered – soil, clay loam. Well watered by Nicomekel River.
7	92.66 all	$25.00	$27.50	Get utmost. Take time. Open prairie – black loam on clay subsoil. Some brush & scattering small cottonwood copses. Easy to cultivate. Nicomekel River at S.E. corner.
8	45.62	$25.00	$27.50	Sell for as much more as possible. Take time.
	all			Open prairie – good black loam on clay subsoil. Some brush & Scattering small cotton wood. Easy to work.
9	81.11 all	$25.00	$30.00	*Fencing* – Cedar rails 8-1/4 chains Get utmost. Open prairie – good black loam on clay subsoil. Mostly Hay land. Some brush & copses of cottonwood & birch. Easy to clear. *Fencing* – cedar rails – 36-1/4 chains
10	191.51 80-3/4	$25.00	$30.00	Get utmost. Take time – large lot. Open prairie – excellent black loam. Partly cultivated Hay land. *Fencing* – cedar rails – 93 chains.
	110-1/2			Timbered – good bottom land on river. Splendidly watered by the Salmon River.
11	94.86	$20.00		Try for $25. or more. Get utmost. See Lot 1 opposite on Map. Open prairie – good black loam on clay subsoil.
	20			Timbered – soil, good black loam, easily cleared.
12	96.62	$20.00		Try for $25. & upward. Get utmost. See Lot 2 opposite. Open prairie – good black loam on clay subsoil. Timbered – soil good black loam.
13	98.36	$25.00	$30.00	Try for $30.00. Get utmost. Better lot than No. 3. opposite.
	47			Open prairie – good black loam on clay subsoil. Some fern and rose &c. bushes. Fine open spaces.
	51			Timbered – soil, black loam. Has a beautiful perennial spring of water.
14	100.10	$20.00	$25.00	Try for $25 & upwards. Get utmost. See Lot 4 opposite.
	53			Open prairie – good black loam on clay subsoil. Some brush. Easy to clear.
	47			Timbered – soil, black loam. Well watered.

15	101.85	$25.00		Get utmost. See Lot 5 opposite.
	49-1/2			Open prairie – good black loam on clay subsoil. Some fern & brush. Some crab fringes the creek.
	52-1/4			Timbered – rich loam, lighter towards West boundary. Well located.
16	103.59	$20.00	$25.00	Try for $25 or more. Get utmost. See Lot 6 opposite.
	54-1/2			Open – good black loam. Mostly cultivated Hay land. *Fencing* – Cedar rails – 53-75/100 chains
	49			Timbered – soil, black loam, Well watered.
17	105.34	$25.00	$27.50	Get utmost. See Lot 7 opposite.
	64			Open – soil « first class » cultivated Hay land (Timothy) *Fencing* – cedar rails – 40 chains
	41-1/4			Timbered – soil, deep loam. Well watered.
18	53.38	$25.00	$27.50	Sell at as much as possible. See Lot 8 opposite.
	32-1/4			Open – Soil « first class » cultivated Hay land (Timothy) *Fencing* – Cedar rails – 51-1/2 chains
	21			Timbered – soil, deep loam. Well watered.
19	73.69	$25.00	$30.00	Sell at utmost obtainable over this. See Lot 9 opposite.
	50-3/4			Open – Soil « first class » cultivated Hay land. *Fencing* – Cedar rails – 27 chains
	22-3/4			Timbered – good bottom land (crab). Well watered.
20	153.81	$25.00	$30.00	Get utmost. Take time – large lot. See No. 10 opposite. Open – soil, rich loam, cultivated Hay land. *Fencing* – cedar rails – 112 87 chains
	94-3/4			Timbered – soil, deep black loam. Well watered

Buildings in fair order generally, vizt.
– South side of Ravine: – 1 good Barn, 110 x 30 ft., split cedar.
– North side of Ravine: – 1 Barn, 62 x 26 ft., split cedar & logs.
1 shed – 148 x 24 ft. split cedar & logs
1 Dwelling House 27 x 19 ft. – 5 rooms lathed & plastered with leanto Kitchen in rear – lumber
3 Houses for Men, 20 x 17 ft., sawn lumber
1 Work Shop 27 x 18 ft., sawn lumber
1 Piggery 50 x 20 ft., squared logs
1 Boiling House – split cedar

Appendice I. Compte rendu de la vente de la terre du fort et des lots de la ferme[1].

Fort Lot: District of New Westminster, Group 2, Lot 19, 200 acres.

Date of Sale	Quantity Sold	Purchaser	Price
1885, June 17	13 acres	Otway Wilkie	390.00
1888, Jan. 31	185 acres	Alex & Mrs. Mavis	5,850.00
1894, Dec. 4	1 acre	Mrs. Annie Oden	100.00

1 acre unsold as at May 1st, 1899.

Salmon River or First Fort Langley Lot: District of New Westminster, Group 2, Lot 20, 2 acres.

Date of Sale	Quantity Sold	Purchaser	Price
1885, Dec. 8	2 acres	Mrs. Elizabeth Towle	45.00

Farm Lots: District of New Westminster, Group 2, Lots 21 and 22, 2,000 acres.

Date of Sale	Quantity Sold	Purchaser	Price
1885, Dec. 8	2 acres	Mrs. Elizabeth Towle	45.00
1878, June 17	103.14 acres	Lot. 1 R. Norris	2,603.50
1883, Sept. 7	101.38 acres	Lot. 2. Jno. Jolly	2,700.00
1884, May 22	99.64 acres	Lot. 3. August Swain	2,700.00
1882, July 10	97.90 acres	Lot 4. A.J. Boville	2,692.25
1882, Jan. 2	96.15 acres	Lot. 5. Jas. Cran	3,100.00
1878, June 17	232.69 acres	Lot. 6, 7, 8, J.M. Johnston	6,061.35
1884, Mar. 25	4.11 acres	Lot. 9 Rbt. Rowan	2,230.50
1884, Apr. 15	191.51 acres	Lot. 10 Thos. Stoddart	5,740.00
1886, Feb. 15	191.48 acres	Lots 11&12 Jos. Mufford	3,500.00
1879, Oct. 20	98.36 acres	Lot. 13 G.E. Underwood	2,704.90
1884, Nov. 11	100.10 acres	Lot. 14 Alex McDonald	2,750.00
1884, Apr. 8	101.85 acres	Lot 15 P. Oaks	2,750.00
1884, Mar. 1	103.59 acres	Lot 16 Rbt. Oaks	2,800.00
1883, Feb. 1	105.34 acres	Lot 17 Jno. Latimer	2,896.85
1878, July 27	127.07 acres	Lots 18&19 Rev. A. Dunn	3,303.82
1883, Sept. 7	153.81 acres	Lot. 20 Wilson Toole	4,800.00

Notes

La Compagnie de la baie d'Hudson s'établit dans la région du Pacifique

1 « The North West Company will know that if we once get established in the New Caledonia the ruin of their Athabaska trade is consumated. » George Simpson, *Journal of Occurrences in the Athabaska Department by George Simpson, 1820 and 1821, and Report*, éd. E.E. Rich (Toronto, Champlain Society, 1938) (ci-après *Journal of Occurrences*), « Report on Athabaska District », p. 353–361.

2 Pour des détails concis sur les facteurs entourant la coalition, voir John Semple Galbraith, *The Hudson's Bay Company as an Imperial Factor, 1821–1869* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1957), p. 5–8.

3 George Simpson, *Journal of Occurrences*, p. 349, 18 juin 1821.

4 On peut trouver un aperçu du marché du 26 mars 1821 entre la Compagnie de la baie d'Hudson et William McGillivray, Simon McGillivray et Edward Ellice dans l'ouvrage de W. Stewart Wallace, éd., *Documents Relating to the North West Company* (Toronto, Champlain Society, 1934), p. 321–332.

5 Hudson's Bay Company, *Charters, Statutes, Orders in Council etc. Relating to the Hudson's Bay Company* (Londres, 1931) (ci-après *Charters*), p. 217.

6 John Semple Galbraith, op. cit., p. 3.

7 En vertu de l'entente du mois de mars 1821, le commerce dans les régions non visées par celle-ci fut attribué aux agents de McGillivrays, Thain and Company. En 1826, le commerce du Canada releva du Montreal Department. Les limites des départements furent modifiées avec le temps, selon les besoins commerciaux.

8 John Semple Galbraith, op. cit., p. 114.

9 Ibid., p. 115–116.

10 F.W. Howay, « A List of Trading Vessels in Maritime Fur Trade 1785–1825 », *Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada*, 3e sér., vol. 24–28, art. 2 (1930–1934), vol. 25, p. 118.

11 Nombre de navires anglais et américains de la marine marchande, sans compter la durée et le nombre d'expéditions effectuées par un navire, d'après Howay:

	Anglais	Américains
1785–1794	35	15
1795–1804	9	68
1805–1819	3	43
1815–1819	4	54
1820–1825	Données non compilées	

Ibid., vol. 25, p. 118, vol. 26, p. 43–44, vol. 27, p. 119.

12 Ibid., vol. 27, p. 119–123.

13 John Semple Galbraith, op. cit., p. 118.

14 Ibid., p. 117.

15 Ibid., p. 120.

16 Ibid., p. 119–120.

17 Simon Fraser, *Letters and Journals, 1806–1808*, éd. et introd. W. Kaye Lamb (Toronto, Macmillan, 1960), p. 16.

18 Pour une bonne analyse du rôle de la Royal Navy dans l'acquisition d'Astoria, voir l'ouvrage de Barry M. Gough, *The Royal Navy and the Northwest Coast of America, 1810–1914: A Study of British Maritime Ascendency* (Vancouver, Univ. of British Columbia Press, 1971), p. 12–20.

19 Ibid., p. 27–28.

20 Le texte original de l'entente se trouve aux Etats-Unis. Traités, etc. *Treaties and Other International Acts of the United States of America*, éd. David Hunter Miller (Washington, USGPO, 1931–1948), vol. 5, p. 10–11.

21 Hudson's Bay Company, *Charters*, p. 96, « An Act for Regulating the Fur Trade, 2 July 1821 ».

22 George Simpson, *Journal of Occurrences*, p. 338.

23 George Simpson, *Fur Trade and Empire; George Simpson's Journal; Remarks Connected with the Fur Trade in the Course of a Voyage from York Factory to Fort George and back to York Factory, 1824–1825; together with accompanying Documents*, éd. et introd. Frederick Merk (Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1931) (ci-après *Fur Trade and Empire*), append. A, p. 175, lettre du gouverneur et du comité à Simpson, 27 fév. 1822.

24 Hudson's Bay Company Archives (ci-après ACBH), D. 4/116, p. 92, Cameron à Simpson, 5 avril 1822. Le facteur en chef, John Dugald Cameron fit remarquer le nombre d'articles inutiles (« useless ») du fort George qui « must remain a dead loss on the Company's hands ».

25 John Semple Galbraith, op. cit., p. 81–82.

26 Alexander Mackenzie, *The Journals and Letters of Sir Alexander Mackenzie*, éd. W. Kaye Lamb (Toronto, Macmillan, 1970), p. 24 (introd.).

27 Empruntant le fleuve, qui porte son nom, du fort George jusqu'au détroit de Géorgie, Fraser parcourut 500 milles et se vit forcé de voyager à pied sur de longues distances. Il écrivit dans son journal que de grandes portions du fleuve étaient impraticables et ne pouvaient servir de routes d'approvisionnement et de déplacement. Simon Fraser, op. cit., p. 96–97.

28 Ibid., p. 29 (introd.).

29 Des notes du journal de Daniel Harmon (qui demeura au lac Fraser de 1814 à 1816 et au lac Stuart de 1816 à 1819) révèlent que de 1814 à 1819 la Nouvelle-Calédonie continua à envoyer ses produits et à recevoir son ravitaillement par la route dispendieuse de l'Est. Daniel Williams Harmon, *A Journal of Voyages and Travels in the Interior of North America . . .* (New York, A.S. Barnes, 1903), p. 202–229.

30 ACBH, B.188/a/1, 8 janv. 1821.

31 ACBH, D.4/119, p. 53, Stuart au gouverneur et au conseil, 27 avril 1822.

32 ACBH, D.4/117, p. 14–16, William Brown à Simpson, 3 déc. 1822.

33 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, append. A, p. 175, le gouverneur et le comité à Simpson, 27 fév. 1822.

34 Hudson's Bay Company, *Minutes of Council, Northern Department of Rupert Land, 1821–1831*, éd. R. Harvey Fleming et E.E. Rich (Londres, Hudson's Bay Record Society, 1940) (ci-après *Minutes*), p. 17, 8 juil. 1822.

35 Ibid, p. 341, Simpson au gouverneur et au comité, 16 juil. 1822.

36 John Semple Galbraith, op. cit., p. 82.

37 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 241–242, le gouverneur et le comité à J.D. Cameron, 22 juil. 1824.

38 Ibid.

39 Ibid., p. 175, le gouverneur et le comité à Simpson, 27 fév. 1822.

40 John Semple Galbraith, op. cit., p. 134.

41 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 241, le gouverneur et le comité à J.D. Cameron, 22 juil. 1824.
42 L'année de naissance de Simpson est incertaine; elle se situerait aux environs de 1786 selon l'opinion générale.
43 Edwin Ernest Rich donne dans l'ouvrage suivant une esquisse approfondie de l'évolution du caractère de Simpson au cours de cette période: *The History of the Hudson's Bay Company, 1670–1870* (Londres, Hudson's Bay Record Society, 1959), vol. 2, p. 432–468.
44 Hudson's Bay Company, *Minutes*, p. 84, 10 juil. 1824.
45 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 23.
46 Simpson gagna « Twenty Days on any Craft that ever preceded us »; ibid., p. 64.
47 Le rapport est imprimé au complet, ibid., p. 3–174.
48 Ibid., p. 66.
49 Ibid., p. 50.
50 Ibid., p. 66.
51 Ibid., p. 75.
52 Cette attitude persiste dans la préoccupation de Simpson de trouver une meilleure route de ravitaillement de l'Est vers la Nouvelle-Calédonie au cours de son voyage vers le Columbia; ibid., p. 37–38.
53 Ibid., p. 72.
54 Ibid., p. 72–73.
55 Ibid., p. 73.
56 Ibid., p. 75, « from the Natives of Thompson's River we know that when the Water subsides it is a fine large deep navigable River ».
57 Ibid., p. 75.
58 Ibid., p. 113–118, Simpson's report on the expedition.
59 Pour de plus amples détails sur le travail de McMillan dans la région du Pacifique, voir ch. « L'établissement du fort Langley ». Une courte biographie de McMillan figure dans le procès-verbal de la compagnie, dans *Minutes*, append. B, p. 450.
60 Le trajet de l'expédition est bien décrit dans « Journal of John Work, November and December 1824 », éd. T.C. Elliot, *Washington Historical Quarterly*, vol. 3, nº 3 (juil. 1912), p. 198–228. Il fut impossible de retrouver le rapport de McMillan dans les archives de la Compagnie de la baie d'Hudson mais des extraits figurent dans l'ouvrage de Simpson intitulé *Fur Trade and Empire*, append. A, p. 248–250, « Extracts from Mr. Chief Trader MacMillan's Report of His Voyage and Survey from the Columbia to Fraser's River » (ci-après « McMillan's Report »), 31 déc. 1824.
61 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 115.
62 McMillan révéla que le dialecte des Indiens de cette partie de la vallée du Fraser était semblable à celui des Indiens piscahouses ou okanagans; ibid., p. 249, « McMillan's Report », 31 déc. 1824.
63 Ibid.
64 Ibid., p. 115, Simpson's 1824 report.
65 Ibid., p. 117.
66 Ibid., p. 84–86.
67 Ibid., p. 87.
68 Le rapport de Simpson insiste fortement sur les possibilités agricoles du fort Vancouver. L'accent est encore plus précisé par l'observation suivante du gouverneur et du comité: « Much benefit will be derived from raising here all the provisions that can be required for the whole of our trade West of the Mountains »; ibid., append. A, p. 266, le gouverneur et le comité à Simpson, 23 fév. 1826.
69 ACBH, D.4/5, p. 17–19, Simpson à William Brown, 4 avril 1825.
70 Hudson's Bay Company, *Minutes*, p. 115–116, 2 juil. 1825.
71 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 92, Simpson's 1824 report.
72 Ibid., Appendice A, p. 265, Simpson à H.U. Addington, 5 janv. 1826.
73 Ibid., p. 266.
74 Ibid., append. A, p. 266, le gouverneur et le comité à Simpson, 26 fév. 1826.
75 Ibid., p. 267.
76 Ibid., p. 266, 271–272.
77 Ibid., p. 267.
78 ACBH, D.4/6, p. 5, Simpson à McLouglin, 10 juil. 1826.
79 Ibid., p. 4.
80 Les dernières années de McDonald au fort Langley sont traitées dans « The Costal Trade. » Pour un compte rendu détaillé du début de sa carrière voir George Simpson, *Part of a Dispatch from George Simpson, Esqr., Governor of Ruperts Land to the Governor & Committee of the Hudson's Bay Company, London, March 1, 1829, continued and completed March 24 and June 5, 1829*, éd. E.E. Rich, introd. W. Stewart Wallace (Toronto, Champlain Society, 1947) (ci-après *Part of a Dispatch, 1829*), append. B, p. 253–258.
81 ACBH, B.97/a/2, p. 27–29, Archibald McDonald à McLoughlin, 30 sept. 1826.
82 ACBH, D.4/120, p. 42–44, William Connolly au gouverneur en chef et au conseil, département du Nord, 15 mars 1827.
83 ACBH, D.4/90, p. 105, Simpson à Connolly, 9 juil. 1827.
84 Ibid., p. 94, Simpson à McLoughlin, 9 juil. 1827.
85 Ibid., p. 98.

L'établissement du fort Langley

1 ACBH, B.113/a/1, p. 1, « Journal of the Voyage of the Party destined to form an Establishment at the entrance of Frasers River, and of their Proceedings and other Occurrences at Fort Langley, the whole commencing with the 27th June 1827 and carried up to the 16th February 1828 (ci-après « Journal of the Voyage »), kept by George Barnston ».
2 Le navire *Cadboro* d'une capacité d'environ 70 tonnes fut construit sur la Rye en 1826 et acheté par la Compagnie de la baie d'Hudson pour la somme de £800. Il arriva sur la côte du Pacifique au printemps de 1827 et, accompagné du Vancouver, construit au fort *Vancouver*, il devait jouer un rôle actif dans le commerce côtier.
3 ACBH, B.113/a/1, p. 2–3, « Journal of the Voyage », 4–11 juil. 1827.
4 Ibid., p. 4–5, 11–12 juil. 1827.
5 Ibid., p. 5., 23 juil. 1827.
6 Ibid., 24 juil. 1827.
7 Ibid., 26 juil. 1827.
8 Ibid., 27 juil. 1827.
9 Ibid., 28 juil. 1827.
10 Ibid., p. 6, 29 juil. 1827.
11 ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
12 Ibid.
13 Canada. Archives publiques (ci-après APC), MG19, A23, p. 215, McMillan à John McLeod, 21 janv. 1828, « on the first of August began to cut the first stick for Fort Langley ».
14 ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
15 ACBH, B.113/a/1, p. 6, « Journal of the Voyage », 31 juil. 1827.

16 Ibid., p. 7, 14 août 1827.
17 Ibid., p. 6, 28 juil. 1827; ibid., p. 11, 1er sept. 1827.
18 Ibid., p. 6, 29 juil. 1827.
19 Ibid., p. 7, 8 août 1827.
20 ACBH, D.4/121, p. 16–17, McMillan à McLoughlin, 15 sept. 1827.
21 Ibid.
22 ACBH, B.113/a/1, p. 8, « Journal of the Voyage », 11 août 1827.
23 Ibid., p. 9, 18, 19, 23 août 1827.
24 Ibid., p. 8, 20 août 1827.
25 Ibid., p. 12, 8 sept. 1827.
26 Ibid., ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
27 ACBH, B.113/a/1, p. 8, « Journal of the Voyage », 11 août 1927.
28 Ibid., p. 12, 8 sept. 1827.
29 Ibid., p. 13, 14–15 sept. 1827.
30 Ibid., 18 sept. 1827.
31 Ibid., 9 sept. 1827.
32 Ibid., p. 14, 22, 26 sept. 1827.
33 Ibid., p. 17, 19 oct. 1827.
34 Ibid., p. 21–22, 26 nov. 1827.
35 Ibid., p. 6, 30 juil. 1827.
36 Colombie-Britannique. Provincial Archives (ci-après APCB), Fort Langley Journal, 27 juin 1827 – 30 juil. 1830 (ci-après Fort Langley Journal), p. 92, 28 nov. 1828. Ce journal comprend 175 pages et est retranscrit de l'original qui se trouve aussi aux APCB. Des extraits de ce journal se trouvent également aux ACBH, B.113/a/1, « Journal of the Voyage », op. cit., ACBH, B.113/a/2, « Journal of Occurrences at Fort Langley, February 17, 1829 », et ACBH, B.113/a/3, « Journal of Occurrences at Fort Langley, February 18, 1829, to February 17, 1830. » La première partie du journal a été rédigée par George Barnston et par James McMillan; la deuxième par Archibald McDonald.
37 APC, MG19, A23, p. 216, McMillan à McLeod, 21 janv. 1828.
38 APCB, Fort Langley Journal, p. 90, 15 nov. 1828.
39 APC, MG19, A23, p. 216, McMillan à McLeod, 21 janv. 1828.
40 ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
41 APC, MG19, A23, p. 216, McMillan à McLeod, 21 janv. 1828.
42 ACBH, D.4/121, p. 23, McMillan aux gouverneur, facteurs en chef et traiteurs en chef, département du Nord, 18 fév. 1828.
43 Tarif établi par le fort Vancouver pour le commerce sur la côte du Pacifique.
44 ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
45 Ibid., p. 16, McMillan à McLoughlin, 15 sept. 1827.
46 ACBH, B.223/b/3, p. 30, McLoughlin à McMillan, 27 nov. 1827.
47 Les négociations entre les Anglais et les Américains au sujet de la frontière de l'Orégon avaient repris en novembre 1826 et s'étaient terminées en août 1827 par une entente qui prolongeait la convention de 1818 indéfiniment, sous réserve d'abrogation par l'une ou l'autre des parties sur préavis d'un an. Pour une idée précise du point de vue des Anglais, voir John Semple Galbraith, op. cit., p. 184–188.
48 ACBH, A.6/21, p. 148d–119, le gouverneur et le comité à Simpson, 16 janv. 1828.
49 ACBH, D.4/121, p. 24, McMillan aux gouverneur, facteurs en chef et traiteurs en chef, département du Nord, 18 fév. 1828.
50 APCB, Fort Langley Journal, p. 51, 15 mars 1828.
51 ACBH, B.223/b/4, p. 2–3, McLoughlin à McMillan, 31 mars 1828.
52 John McLoughlin, *The Letters of John McLoughlin from Fort Vancouver to the Governor and Committee . . .*, éd. E.E. Rich, introd. W. Kaye Lamb (Toronto, Champlain Society, 1941–1944), vol. 1, p. 63–67, 7 août 1828.
53 APCB, Fort Langley Journal, p. 52, 19 mars 1828.
54 Ibid.
55 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 4.
56 Ibid.
57 Ibid., p. xxvii, 16.
58 Ibid., p. 25.
59 Ibid., p. 28.
60 Ibid., p. 29.
61 Ibid.
62 Ibid., p. 35.
63 Pentes naturelles.
64 Archibald McDonald, *Peace River. A Canoe Voyage from Hudson's Bay to Pacific, by the late Sir George Simpson (Governor, Hon. Hudson's Bay Company), in 1828. Journal of the late Chief Factor, Archibald McDonald (Hon. Hudson's Bay Company) who accompanied him*, éd. Malcolm McLeod (Ottawa, J. Durie & Son, 1872), p. 35.
65 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 34.
66 Ibid., p. 35.
67 Ibid., p. 35–36.
68 Ibid., p. 36.
69 Ibid., p. 36–37.
70 Ibid., p. 37.
71 Ibid., p. 38.
72 Ibid., p. 38–39.
73 APCB, Fort Langley Journal, p. 82, 11 oct. 1828.
74 Archibald McDonald, op. cit., p. 38–39.
75 Ibid.
76 George Simpson, *Part of a Dispatch*, 1829, p. 41–43.
77 Ibid., p. 43–44.
78 Ibid., p. 41.
79 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 42.

Le commerce côtier

1 John Semple Galbraith, op. cit., p. 127–134.
2 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 78–81.
3 George Simpson, *Fur Trade and Empire*, p. 72–78; John S. Galbraith, op. cit., p. 138.
4 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 81–92, 101–102.
5 Voir ch. « L'établissement du fort Langley ».
6 George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, p. 85.
7 Pour de plus amples détails sur la carrière de McDonald, voir George Simpson, *Part of a Dispatch, 1829*, append. B, p. 253–258.
8 Archibald McDonald, op. cit.
9 APCB, Fort Langley Journal, p. 109.
10 ACBH, D.4/122, p. 38–39, Archibald McDonald aux gouverneur, facteurs en chef et traiteurs en chef, département du Nord, 22 mars 1829.
11 Ibid.
12 F.W. Howay, « The Brig Owhyhee in the Columbia, 1829–1830 », *Oregon Historical Quarterly*, vol. 35, nº 1 (mars 1934), p. 10–21. Voir également John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. lxxxix–lxxxx.

13 ACBH, D.4/123, p. 118–129, Archibald McDonald au gouverneur et au conseil, 25 fév. 1830.
14 APCB, Fort Langley Journal, p. 114–115.
15 Ibid.
16 Ibid., p. 123.
17 Ibid., p. 127.
18 Ibid., p. 131.
19 John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. lxiii–lxxx; ACBH, B.223/b/5, p. 8–13, McLoughlin au gouverneur et au comité, 5 août 1829.
20 Simpson et McLoughlin avaient souligné l'importance de disposer de stocks pour un an à l'avance, mais cette mesure ne fut adoptée qu'après la visite de Simpson à Londres en octobre 1829. John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. lxxiix, lxxxiv.
21 ACBH, D.4/123, p. 118–120, McDonald au gouverneur et au conseil, 25 fév. 1830; APCB, AB40, M142A, McDonald à Edward Ermatinger, 5 mars 1830.
22 ACBH, B.113/b/1, p. 1–2, McDonald au gouverneur et au conseil, département du Nord, 24 fév. 1830.
23 ACBH, D.4/123, p. 28, McDonald à McLoughlin, 14 nov. 1829; APCB, Fort Langley Journal, p. 150, 29 nov. 1829; APCB, AB40, M142A, McDonald à Ermatinger, 20 fév. 1831.
24 ACBH, B.223/b/5, p. 8–13, McLoughlin au gouverneur et au conseil, 5 août 1829; APCB, AB40, M142A, McDonald à Ermatinger, 20 fév. 1831.
25 ACBH, B.223/b/6, p. 5–6, McLoughlin à McDonald, 7 juil. 1830; ACBH, B.113/b/1, p. 4, McDonald à McLoughlin, 18 août 1830; ACBH, B.113/b/1, p. 9–10, McDonald à McLoughlin, 20 sept. 1830; ACBH, B.223/c/1, p. 19–24, Aemelius Simpson à McLoughlin, 23 sept. 1830.
26 John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. lxxvii; APCB, John McLeod, Letters Received, Douglas à McLeod, 12 mars 1832.
27 ACBH, B.223/b/7, p. 1–2, McLoughlin à McDonald, 4 juin 1831.
28 APCB, AB40, M142A, McDonald à McLeod, 15 janv. 1832; APCB, John McLeod, Letters Received, Douglas à McLeod, 12 mars 1832.
29 APC, MG19, A23, p. 262–265, McDonald à McLeod, 20 fév. 1831; ACBH, B.223/b/7, p. 1–2, McLoughlin à McDonald, 4 juin 1831.
30 APC, MG19, A23, p. 290–293, McDonald à McLeod, 15 janv. 1832; ACBH, B.223/b/8, p. 40–43, Duncan Finlayson à McLoughlin, 2 août 1832.
31 ACBH, B.223/b/8, p. 40–43, Finlayson à McLoughlin, 2 août 1832; ibid., p. 38–39, Finlayson à McDonald, 2 août 1832.
32 ACBH, A.12/1, p. 435–436, Simpson au gouverneur et au comité, 10 août 1832.
33 ACBH, B.223/b/8, p. 43, McLoughlin à McDonald, 30 nov. 1832.
34 Le rapport de McDonald a été égaré mais on y fait allusion dans ACBH, D.5/4, p. 35–40, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1833.
35 APC, MG19, A23, McDonald à McLeod, 20 fév. 1833.
36 ACBH, D.5/4, p. 35–40, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1833; ACBH, B.223/b/9, p. 12, McLoughlin à Francis Heron, 18 juin 1833.
37 Ibid., p. 15, McLoughlin à Heron, 2 juil. 1833.
38 ACBH, D.4/119, p. 45, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1836; ACBH, D.4/120, p. 53, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1827.
39 ACBH, B.223/b/8, p. 18–20, McLoughlin à Ogden, 5 oct. 1832; ACBH, B.223/b/7, p. 10d, McLoughlin à Ogden, 15 déc. 1831.
40 ACBH, B.223/b/10, p. 13–15, McLoughlin au gouverneur et au comité, 28 mai 1834.
41 Ibid.
42 John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. cxiii.
43 ACBH, A.6/23, p. 61–64, le gouverneur et le comité à McLoughlin. 1er fév. 1834; ibid., p. 48–50, le gouverneur et le comité à McLoughlin, 4 déc. 1833.
44 En 1832, McLoughlin rédigea un prospectus au sujet d'une société mixte d'élevage des bestiaux qui serait exploitée à titre d'entreprise privée par des agents de la compagnie dans le district du Columbia. Simpson ainsi que le gouverneur et le comité refusèrent d'accorder leur permission et décidèrent d'en faire un projet de la compagnie. Voir John Semple Galbraith, op. cit., p, 193–195.
45 ACBH, B.239/k/2, p. 73, Minutes of council, York Factory, juil. 1832.
46 ACBH, A.6/23, p. 99–101, le gouverneur et le comité à McLoughlin, 10 déc. 1834.
47 John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. cxiii.
48 APCB, AB20, L3A, McLoughlin à Simpson, 3 mars 1835.
49 ACBH, B.223/c/1, p. 39–43, le gouverneur et le comité à McLoughlin, 28 août 1835.
50 ACBH, A.6/23, p. 154, le gouverneur et le comité à McLoughlin, 8 déc. 1835.
51 ACBH, B.223/b/12, p. 2–11, McLoughlin au gouverneur et au comité, 15 nov. 1836, et P.-S., 18 nov. 1836.
52 On n'a pas trouvé le rapport de Finlayson mais il y est fait allusion dans ACBH, D6/24, p. 112–121, le gouverneur et le comité à Douglas, 15 nov. 1837.
53 ACBH, B.223/d/17, p. 38–46, McLoughlin au gouverneur et au comité, 31 oct. 1837; voir également W. Kaye Lamb, « The Founding of Fort Victoria », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 7, nº 2 (avril 1943), p. 71–92.
54 Les sept navires étaient le *Columbia*, le *Ganymede*, le *Dryad*, le *Lama*, le *Nereide*, le *Cadboro* et le vapeur *Beaver*. John McLoughlin, op. cit., p. cxv. Les quatre postes étaient le fort Langley (1827), le fort McLoughlin (1833), le fort Simpson (1831) et le fort Nisqually (1833). Les plans d'établissement d'un poste à Stikine furent contrecarrés par les Russes.
55 ACBH, B.223/b/12, p. 16–24, Finlayson à McLoughlin, 29 sept. 1836.
56 ACBH, A.34/a, p. 51; on trouve un résumé de la carrière de Yale dans le *Journal of Occurrences*, de George Simpson, p. 473–474.
57 ACBH, B.223/b/10, McLoughlin à Yale, 23 mars 1834.
58 John Work, *The Journal of John Work, January to October 1835*, introd. et notes Henry Drummond Dee (Victoria, C.F. Banfield, 1945), p. 84–85, 25 et 26 sept. 1835.
59 ACBH, B.223/b/10, p. 24, McLoughlin à Yale, 14 sept. 1834; ibid., p. 27, McLoughlin à Yale, 2 oct. 1834; ACBH, B.223/b/11, p. 26, McLoughlin à Yale, 7 sept. 1835.
60 ACBH, B.223/b/10, p. 25, McLoughlin à Yale, 14 sept. 1834; ibid., p. 27, McLoughlin à Yale, 2 oct. 1834; ACBH, B.223/b/11, p. 26, McLoughlin à Yale, 7 sept. 1835.
61 ACBH, B.223/b/10, p. 13, McLoughlin à Yale, 16 mai 1834; ACBH, B.223/b/15, p. 63, McLoughlin à Yale, 12 déc. 1836; ACBH, B.223/b/15, p. 74–78, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1837.
62 ACBH, B.223/b/15, p. 74–78, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1837.
63 ACBH, B.223/b/18, p. 7, McLoughlin à Yale, 16 nov. 1837.

64 Ibid., p. 22, McLoughlin à Yale, 6 mars 1838; ACBH, B.223/b/20, p. 78, Douglas à Simpson, 18 mars 1838.
65 John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. 245–246, Douglas au gouverneur et au comité, 18 oct. 1838.
66 ACBH, B.223/b/18, p. 22, McLoughlin à Yale, 6 mars 1838; ACBH, B.223/b/20, p. 78, Douglas à Simpson, 18 mars 1838; ACBH, B.223/b/22, p. 23–24, Douglas à Yale, 16 août 1838.
67 ACBH, B.223/b/22, p. 23–24, Douglas à Yale, 16 août 1838.
68 ACBH, D.5/4, p. 67–72, le gouverneur et le comité à Simpson, 5 mars 1834.
69 John Semple Galbraith, op. cit., p. 141–142, 150.
70 Ibid., p. 151; John McLoughlin, op. cit., vol. 1, p. cxxv–cxxvii.
71 ACBH, B.223/b/18, p. 22, McLoughlin à Yale, 6 mars 1838.
72 ACBH, B.223/b/22, p. 37–38, Douglas à Yale, 21 nov. 1838.
73 Cette date est notée par Yale dans ACBH, D.5/5, p. 239a–239b, Yale à Simpson, 15 janv. 1840.
74 John McLoughlin, op. cit., vol. 2, append. A, p. 216, Douglas au gouverneur et au comité, 14 oct. 1839.

L'exploitation agricole et de pêcheries

1 John Semple Galbraith, op. cit., p. 154–155, 196-202. Pour une bonne étude de l'exploitation agricole de la compagnie sur la côte du Pacifique, voir James R. Gibson, « Food for the Fur Farmers in the Pacific Northwest, 1805–1846 », *Journal of the West*, vol. 7 (1968), p. 18–30.
2 APCB, AB40, Ya2, Simpson à Yale, 20 juin 1839.
3 John McLoughlin, op. cit., vol. 2, append. A, p. 230–231, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1840.
4 ACBH, B.223/b/24, p. 59-60, mémorandum, McLoughlin à Yale, 12 déc. 1839.
5 ACBH, D.5/5, p. 239a–239b, Yale à Simpson, 15 janv. 1840.
6 ACBH, B.223/b/28, p.28, Yale à McLoughlin, 15 avril 1840; ACBH, B.223/b/27, p. 16d–17, McLoughlin au gouverneur et au comité, 23 mai 1840; ACBH, D.5/6, p. 31–32, Yale à Simpson, 10 fév. 1841; APC, MG24, A35, p. 7, 27 avril 1840.
7 John McLoughlin, op. cit., vol. 2, p. xii. « Taku » s'écrit indifféremment « Taco », « Tacow », etc.
8 APC, MG24, A35, p. 1–2, 27 avril 1840.
9 ACBH, B.223/b/27, p. 16d–17, McLoughlin au gouverneur et au comité, 23 mai 1840.
10 ACBH, D.5/6, p. 31–40, Yale à Simpson, 10 fév. 1841.
11 On n'a pas trouvé la lettre de Yale à McLoughlin. Il en est fait mention dans ACBH, B.223/b/27, p. 37–38, McLoughlin aux gouverneur, facteurs et traiteurs, 4 sept. 1840.
12 Stikine et Taku ne sont pas portés au débit du fort Langley dans les comptes département du Columbia, mais la liste des articles divers arrivés sur le *Beaver* comporte probablement des provisions utilisées pour l'établissement de ces postes septentrionaux; voir ACBH, B.223/d/134, p. 43, Country Transfers, 1840.
13 APC, MG24, A35, p. 52, 22 sept. 1840; le nombre de têtes de bétail dénombrées dans l'inventaire de 1840 diffère seulement un peu.
14 ACBH, B.223/b/27, p. 10–11, McLoughlin à Douglas, 11 mai 1840.
15 APC, MG24, A35, p. 52, 22 sept. 1840.
16 Ibid, ACBH, B.223/b/27, p. 59, McLoughlin à Yale, 8 déc. 1840.
17 John McLoughlin, op. cit., vol. 2, p. 27; ibid., append. A, p. 236, McLoughlin à Simpson, 20 mars 1840.
18 ACBH, B.223/b/150, p. 35–36; ACBH, B.223/b/158, p. 77, le département du Columbia crédité par la Russian American Company, 1843, 1844.
19 ACBH, B.223/b/179, p. 8–9, le département du Columbia crédité par la Russian American Company, 1847.
20 Les inventaires du bétail de Langley ne font pas de distinction entre les vaches laitières et les animaux de boucherie. On fait mention de la salaison du boeuf dans ACBH, B.223/b/27, p. 59, McLoughlin à Yale, 8 déc. 1840; ACBH, B.226/b/1, p. 32, Finlayson à Yale, 14 juil. 1845.
21 APC, MG24, F71.
22 ACBH, B.223/d/137, p. 8–9, Country Transfers, Outfit 1841.
23 ACBH, B.226/b/1, p. 9–10, McLoughlin à Finlayson, 9 nov. 1844.
24 ACBH, B.223/b/24, p. 59–60, mémorandum, McLoughlin à Yale avant le 12 déc. 1839.
25 Ibid., p. 66–68, McLoughlin à Yale, 22 fév. 1840; ACBH, B.223/b/27, p. 15–17, McLoughlin à Yale, 19 mai 1840.
26 « The annual flood of the river, inundated nearly all our rich alluvial soil here at the Fort about sixty acres »; ACBH, D.5/15, p. 570–572, Yale à Simpson, 17 déc. 1845.
27 ACBH, D.5/10, p. 61–62, Yale à Simpson, 10 janv. 1844.
28 APC, MG24, F71.
29 ACBH, D.5/6, p. 33, Yale à Simpson, 10 fév. 1841.
30 APC, MG24, A35, p. 52, 22 sept. 1840.
31 ACBH, D.5/10, p. 61–62, Yale à Simpson, 10 janv. 1844; ACBH, D.5/12, p. 592–593, Yale à Simpson, 28 déc. 1844.
32 ACBH, D.5/12, p. 592–593, Yale à Simpson, 28 déc. 1844.
33 Ibid., ACBH, B.223/b/34, p. 22, Douglas et Ogden à Simpson, 19 mars 1846; ACBH, B.223/b/35, p. 71, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
34 ACBH, B.223/d/158, p. 77, Columbia District Transfers (portés au crédit de Langley par la Russian American Company); ACBH, B.223/b/34, p. 22, Douglas et Ogden à Simpson, 19 mars 1846; ACBH, B.223/b/35, p. 71, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
35 John McLoughlin, op. cit., vol. 2, p. 125.
36 ACBH, B.223/b/27, p. 59, McLoughlin à Yale, 8 déc. 1840; ACBH, D.5/12, p. 592–593, Yale à Simpson, 28 déc. 1844. Voir également ACBH, B.113/z/1, p. 27, Miscellaneous Invoices, 17 juil. 1844.
37 ACBH, D.5/7, p. 25–26, Yale à Simpson, 15 fév. 1842.
38 ACBH, D.5/10, p. 61–62, Yale à Simpson, 10 janv. 1844.
39 ACBH, D.5/15, p. 570–572, Yale à Simpson, 17 déc. 1845.
40 ACBH, B.223/b/35, p. 71, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
41 Ibid.
42 ACBH, D.5/20, p. 522, Yale à Simpson, 25 nov. 1847.
43 John Semple Galbraith, op. cit., p. 161–162, 217.
44 ACBH, D.4/10, p. 21, Simpson au gouverneur et au conseil, 25 nov. 1841.
45 ACBH, D.4/27, p. 3–9d, Simpson à McLoughlin, 1er mars 1842.
46 ACBH, D.4/110, p. 65–66, Simpson au gouverneur et au conseil, 1er mars 1842.
47 ACBH, D.5/6, p. 198, Douglas à Simpson, 24 août 1841.
48 ACBH, D.4/110, p. 51, Simpson au gouverneur et au comité, 1er mars 1842.
49 Ibid.

50 ACBH, B.223/b/29, p. 75–91, McLoughlin au gouverneur, au gouverneur adjoint et au comité, 31 oct. 1842; ACBH, B.223/b/39, p. 18–19, George Pelly et G.T. Allan à McLoughlin, 12 janv. 1843.
51 ACBH, B.223/b/30, p. 28–30, McLoughlin à Pelly et Allan, 3 août 1843; ACBH, A.11/62, p. 22–23, Pelly et Allan au gouverneur et au comité, 24 sept. 1844; ACBH, A.11/62, p. 40, Pelly et Allan au gouverneur et au comité, 5 mars 1845.
52 ACBH, B.223/b/31, p. 113, McLoughlin à Pelly et Allan, 1er juil. 1844.
53 ACBH, D.5/12, p. 592–593, Yale à Simpson, 28 déc. 1844.
54 ACBH, B.113/z/1, p. 29, « Invoice of Sundry Furs, Salted Salmon, etc. shipped from Fort Langley on board the schooner Cadboro », 26 sept. 1844; ACBH, B.223/b/31, p. 119, McLoughlin à Pelly et Allan, 19 nov. 1844. Pour de plus amples renseignements sur les modalités du transport maritime, voir ACBH, B.223/b/31, p. 192-193, « Statement of Voyages performed by the Shipping, attached to the Columbia Department, since 1842 ».
55 ACBH, B.113/z/1, p. 31, « Invoice of Sundry Furs, Salted Salmon, etc., shipped on board of the schooner Cadboro, 12 June 1845 »; ACBH, B.223/b/35, p. 16, Douglas et Ogden à Simpson, 17 déc. 1845.
56 ACBH, D.5/15, p. 570–572, Yale à Simpson, 17 déc. 1845.
57 ACBH, B.223/b/35, p. 16, Douglas et Ogden au gouverneur et au comité, 16 déc. 1845.
58 Ibid.
59 ACBH, D.5/15, p. 570–572, Yale à Simpson, 17 déc. 1845.
60 ACBH, B.223/b/34, p. 42, Ogden, Douglas et Work au gouverneur et au conseil, 7 déc. 1846.
61 ACBH, A.11/62, p. 180, Pelly et Allan au gouverneur et au conseil, 26 déc. 1846.
62 ACBH, B.223/b/35, p. 71, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
63 Ibid.
64 APCB, AB40, Ya2, Simpson à Yale, 29 juin 1847.
65 Ibid., Douglas à Yale, 26 juin 1847.
66 ACBH, B.223/b/36, p. 89, Work et Douglas au gouverneur et au conseil, 6 nov. 1847.
67 ACBH, A.11/62, p. 298, Pelly et McTavish au gouverneur et au conseil, 10 mars 1848; ibid., p. 304, Pelly et McTavish au gouverneur et au conseil, 20 avril 1848; APCB, AB40, Ya2, Ogden et Douglas à Yale, 21 mai 1848.
68 ACBH, B.223/b/38, p. 61, Douglas et Work au gouverneur et au conseil, 5 déc. 1848.
69 ACBH, A.11/72, p. 94, Douglas à Archibald Barclay, 3 sept. 1849; ACBH, A.11/62, p. 514, Pelly et McTavish au gouverneur et au conseil, 27 août 1850.
70 Voir ch. « Les grands moments de Langley ».

L'organisation des communications intérieures

1 ACBH, C.4/110, p. 50, Simpson au gouverneur et au comité, 1er mars 1842.
2 W. Kaye Lamb, « The Founding of Fort Victoria », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 7, nº 2 (avril 1943), p. 84.
3 Ibid., p. 84–90.
4 W. Kaye Lamb examine la question en détail dans l'ouvrage de John McLoughlin, op. cit., vol. 3, p. lv–lxi.
5 ACBH, B.226/c/1, p. 211–217, Simpson au conseil d'administration, 31 mars 1852.
6 John McLoughlin, op. cit., vol. 3, p. xxxv–xxxix, li–lv; Walter N. Sage, « The Oregon Treaty of 1846 », Canadian Historical Review, vol. 27, nº 4 (déc. 1946), p. 349–367; John Semple Galbraith, op. cit., ch. 10, 11 et 12.
7 John Semple Galbraith, op. cit., p. 253–254; F.W. Howay, « The Raison d'Etre of Forts Yale and Hope », Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada, 3e sér., vol. 16, art. 2 (1922), p. 55.
8 APCB, AB40, Ya2, Simpson à Yale, 19 juin 1845.
9 ACBH, D.5/15, p. 570–572, Yale à Simpson, 17 déc. 1845.
10 APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, « History of the Northwest Coast » (Victoria, 1878).
11 Ibid., p. 73–83, « Journal of an Expedition under command of Alex. C. Anderson of H.B. Co. undertaken with the view of ascertaining the practicability of a communication with the interior for the import of the annual supplies, 15 May to 9 June, 1846 » (ci-après Anderson Journal, 1846), Outward Trip.
12 ACBH, B.223/b/34, p. 1–13, Ogden, Work et Douglas au gouverneur et au conseil, 2 nov. 1846.
13 APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 83–98; ibid., Anderson Journal, 1846, Return Trip; ibid., p. 120–123, Anderson au conseil d'administration, 23 juin 1846; ACBH, B.223/b/34, p. 1–13, Ogden, Work et Douglas au gouverneur et au conseil, 2 nov. 1846.
14 ACBH, B.223/b/34, p. 66–67, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
15 APCB, AB20, V20d, Ogden et Douglas à Anderson, 12 janv. 1847.
16 Ibid., Ogden et Douglas à Yale, 28 avril 1847.
17 APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 99–108; ibid., « Journal of an Expedition to Fort Langley via Thompson's to Fraser's River – Summer of 1847, Outward Journey ».
18 ACBH, D.5/20, p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
19 APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 117–120, Anderson au conseil d'administration, 21 juin 1847.
20 ACBH, D.5/20, p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
21 Ibid., p. 188–191, Ogden et Douglas aux facteurs en chef et traiteurs en chef, 1er sept. 1847.
22 Ibid., p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
23 ACBH, B.223/b/36, p. 85, Work et Douglas au gouverneur et au conseil, 6 nov. 1847.
24 Ibid.
25 ACBH, D.5/20, p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
26 Ibid.
27 ACBH, B.223/b/37, p. 3–9, Ogden et Douglas à Simpson, 16 mars 1848.
28 ACBH, B.5/20, p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
29 APCB, AB20, V20d, Douglas et Ogden à Yale, 23 mars 1848.
30 Ibid.
31 Ibid., Douglas et Ogden à Yale, 28 avril 1847.
32 Ibid., Douglas et Ogden à Yale, 23 mars 1848.
33 APCB, AB20, L3A, Douglas et Work au gouverneur et au comité, 5 déc. 1848.

34 F.W. Howay, « The Raison d'Etre of Forts Hope and Yale », *Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada*, 3e sér., vol. 16, art. 2 (1922), p. 56–57; ACBH, A.I2/4, p. 533, Simpson au gouverneur et au conseil, 30 juin 1849.
35 ACBH, B.223/b/37, p. 46, Anderson à Manson, 24 août 1848; APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 128–130, Anderson au conseil d'administration, août 1848.
36 ACBH, A.I2/4, p. 547–550, Manson à Simpson, 26 fév. 1849; ACBH, B.223/b/37, p. 45, Manson au conseil d'administration, 24 août 1848.
37 ACBH, D.5/24, p. 415–418, Yale à Simpson, 18 nov. 1849.
38 ACBH, D.5/20, p. 697–700, Yale à Simpson, 28 déc. 1847.
39 ACBH, B.223/b/37, p. 45, Manson au conseil d'administration, 24 août 1847.
40 APCB, AB20, V2Da, Douglas à Yale, 30 oct. 1848.
41 Ibid., Douglas à John Tod, 30 oct. 1848.
42 Ibid., Douglas à Yale, 30 oct. 1848.
43 Ibid., 1er nov. 1848.
44 Ibid., Douglas à Manson, 1er nov. 1848.
45 ACBH, D.5/29, p. 413–414, Yale à Simpson, 28 déc. 1850.
46 ACBH, D.5/26, p. 148, Douglas à Simpson, 22 sept. 1849.
47 Ibid., p. 140, Anderson à Simpson, 21 sept. 1849; ACBH, D.5/27, p. 358–359, Manson à Simpson, 25 fév. 1850.
48 ACBH, D.5/27, p. 358–359, Manson à Simpson, 25 fév. 1850.
49 ACBH, B.226/c/1, p. 30, Simpson à Ogden, Douglas et Work, 25 juin 1850.
50 ACBH, D.5/27, p. 358–359, Manson à Simpson, 25 fév. 1850.
51 ACBH, D.5/29, p. 413, Yale à Simpson, 28 déc. 1850.
52 ACBH, B.226/c/1, p. 34, Simpson à Ogden, Douglas et Work, 25 juin 1850.
53 ACBH, D.5/27, p. 342, Douglas à Simpson, 23 fév. 1850.
54 ACBH, A.11/72, p. 290–293, Douglas à Barclay, 17 août 1850.
55 Ibid.
56 ACBH, D.5/29, p. 413–414, Yale à Simpson, 28 déc. 1850.

Les grands moments de Langley

1 ACBH, B.226/b/3, p. 61–62, Douglas à Yale, 22 fév. 1851; ACBH, B.226/b/4, p. 42–44, Douglas à Yale, 13 fév. 1852.
2 ACBH, B.226/b/3, p. 8–9, Douglas à Yale, 22 août 1850.
3 ACBH, B.113/c/1, p. 77, Douglas à Yale, 26 mai 1855; ACBH, B.226/b/12, Douglas à Yale, 27 mai 1856.
4 ACBH, B.226/b/6, Douglas à Barclay, 12 juil. 1852; ACBH, A.11/74, p. 228–229, Douglas à Barclay, 4 juil. 1853, et rapports annuels subséquents.
5 APCB, AB20, V20d, Douglas et Ogden à Yale, 23 mars 1848.
6 ACBH, B.226/c/1, p. 34, Simpson à Ogden, Douglas et Work, 25 juin 1850.
7 ACBH, B.226/b/3, p. 83, Douglas à Yale, 21 avril 1851.
8 APCB, AC40, Ya2, Yale à Simpson, 22 oct. 1852.
9 Voir les rapports annuels. Ex.: ACBH, B.226/b/6, p. 93–98, Douglas à Barclay, 12 juil. 1852; ACBH, A.11/74, p. 228–229, Douglas à Smith, 4 juil. 1853; ACBH, B.226/3/13, p. 66, Douglas à Smith, 8 juil. 1856.
10 Cette date, non certifiée, figure dans APCB, J.A. Grant, « An Unsung Pioneer », une compilation des lettres internes adressées à Yale.
11 Ibid.
12 N. de Bertrand Lugrin, *The Pioneer Women of Vancouver Island, 1843–1866* (Vancouver, Women's Canadian Club of Victoria, 1928), p. 109.
13 ACBH, B.226/b/10, p. 162–163, Douglas à Yale, 2 oct. 1864; voir également ACBH, B.113/c/1, p. 88, Douglas à Yale, 2 oct. 1855.
14 ACBH, B.226/b/28, p. 548–550, Tolmie au Prince Maksutov, gouverneur adjoint des colonies russes en Amérique, 25 nov. 1865.
15 ACBH, B.226/z/2, p. 321, « Invoice of Sundries property of the Hudson's Bay Company shipped on board the Steamer « Otter », Captain Mowat, consigned to James Douglas, Esquire, December, 1855 ».
16 ACBH, D.4/5, p. 49–56, Simpson à McLoughlin, 11 juil. 1825.
17 ACBH, B.223/d/155, p. 168, Fort Vancouver Inventory, Spring 1844.
18 Charles Wilkes, *Narrative of the United States Exploring Expedition during the years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842* (Philadelphie, Lea and Blanchard, 1845), vol. 4, p. 329.
19 APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 123, « Notes and Suggestions in regard to the route via Kequeloose; from Kamloops to Fort Langley, 21 June 1847 ».
20 APCB, AB20, V20d, Ogden et Douglas à Yale, 28 avril 1847.
21 ACBH, B.223/b/38, p. 62, Douglas et Work au gouverneur et au conseil, 5 déc. 1848.
22 Charles Wilkes, op. cit., vol. 4, p. 371 et 378.
23 ACBH, B.226/b/7, p. 30–31, Douglas à Yale, 27 oct. 1852.
24 ACBH, D.5/6, p. 140, Anderson à Simpson, 21 sept. 1849; ACBH, B.113/c/1, p. 44, Paul Fraser à Yale, juil. 1853.
25 Charles Wilkes, op. cit., vol. 4, p. 379.
26 Voir les détails du halage sur le Columbia, ibid., vol. 4, p. 380–381. Langley reçut du cordage de manille « to make two lines for the Batteau », ACBH, B.226/b/16, p. 55–56, Douglas à Yale, 9 juin 1858.
27 Voir ch. « Organisation des communications intérieures ».
28 APCB, AB20, V20d, Ogden et Douglas à Yale, 28 avril 1847.
29 ACBH, B.226/b/3, p. 107, Douglas à Yale, 7 juin 1851.
30 ACBH, B.226/b/4, p. 74–75, Douglas à Yale, 7 avril 1852.
31 ACBH, B.226/b/13, p. 15–17, Douglas à Smith, 10 juil. 1855.
32 Ibid., p. 17–18, Douglas à Smith, 1er août 1855.
33 Ibid., p. 52–54, Douglas à Smith, 1er avril 1856; ibid., p. 66–68, Douglas à Smith, 8 juil. 1856.
34 ACBH, B.226/b/3, p. 10, Douglas à Yale, 30 août 1850.
35 ACBH, B.113/z/1, p. 125, « List of Sundry Axes and other Iron Work to be made at Fort Langley for the undermentioned Districts, Outfit 1852 ».
36 Ibid., p. 123, « List of Iron Work Required for New Caledonia, Outfit 1850, to be made at Fort Langley ».
37 Pour certaines de ces occupations, voir ACBH, B.226/b/3, p. 54, Douglas à Yale, 11 fév. 1851; ibid., p. 107, Douglas à Yale, 7 juin 1851; ACBH, B.226/b/12, p. 116–117, Douglas à Yale, 23 sept. 1856.
38 ACBH, B.223/b/3, p. 54, Douglas à Yale, 11 fév. 1851.
39 ACBH, B.226/c/1, p. 161, Colvile au conseil d'administration, 10 juil. 1851.
40 ACBH, B.226/b/3, p. 94–95, Douglas à Yale, 29 mai 1851.
41 Ibid.
42 ACBH, B.226/b/4, p. 42–43, Douglas à Yale, 13 fév. 1852.

43 ACBH, A.12/6, p. 130–145, Colvile au gouverneur et au conseil d'administration, 21 juil. 1852.
44 ACBH, B.226/b/4, p. 114, Douglas à Yale, 24 juil. 1852; ACBH, B.113/z/1, p. 37, « Invoice of Grass Seeds forwarded by Canoe to Fort Langley, July, 1850 ».
45 ACBH, A.11/73, p. 108, Douglas à Barclay, 17 avril 1851.
46 ACBH, B.226/b/4, p. 74-75, Douglas à Yale, 7 avril 1852; dans APCB, B401, on note que: « Mr. Yale has for exportation 450 Bushels of wheat, 150 Bushels of Pease, wants 90 barrels Flour », 27 fév. 1854.
47 ACBH, D.5/24, p. 415–418, Yale à Simpson, 18 nov. 1849; ACBH, A.11/72, p. 87–96, Douglas à Barclay, 3 sept. 1849.
48 ACBH, D.5/24, p. 387, Douglas et Ogden à Simpson, 14 mars 1849.
49 ACBH, B.226/b/12, p. 15–16, Douglas à Yale, 2 fév. 1856.
50 ACBH, A.11/63, p. 155, Clouston à Smith, 28 août 1855; ibid., p. 104, Clouston à Barclay, 25 déc. 1854; ibid., p. 137, Clouston à Barclay, 31 mars 1855.
51 ACBH, D.4/123, p. 118–129, Mcdonald au gouverneur et au conseil, département du Nord, 25 fév. 1830.
52 Ibid.
53 ACBH, B.223/b/35, p. 71, Ogden et Douglas à Simpson, 15 mars 1847.
54 ACBH, D.4/123, p. 118–129, McDonald au gouverneur et au conseil, département du Nord, 25 fév. 1830.
55 ACBH, B.226/b/3, p. 110, Douglas à Yale, 23 juin 1851.
56 APCB, Aurelia Manson, « Reminisences of Old Langley. »
57 ACBH, B.223/b/36, p. 89, Work et Douglas au gouverneur et au conseil, 6 nov. 1847. Cette pêcherie fut établie en 1846; APC, MG29, B35, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, op. cit., p. 83.
58 ACBH, B.223/b/38, p. 61, Douglas et Work au gouverneur et au conseil, 5 déc. 1848.
59 APCB, AC40, Ya2, Yale à Simpson, 22 oct. 1852.
60 ACBH, D.5/26, p. 418–420, Yale à Simpson, 5 nov. 1849.
61 APCB, AC40, Ya2, Yale à Simpson, 22 oct. 1852.
62 APCB, Aurelia Manson, op. cit.
63 « You will salt thirty Barrels or Casks salmon with the heads and backbones in the fish by way of experiment and besides cure as much as possible in the usual way », ACBH, B.223/b/18, p. 22, McLoughlin à Yale, 6 mars 1837; « Fish cured with the head and backbones are not found to answer to Sandwich Island Market; you will therefore continue to cure in our old way », ACBH, B.223/b/24, p. 13–15, Douglas à Yale, 10 mai 1839.
64 ACBH, B.226/b/10, p. 68, Douglas à Yale, 3 janv. 1854.
65 APBC, B401, mémorandum de Clouston, 6 déc. 1853; ACBH, A.11/62, p. 56, Clouston à Barclay, 19 avril, 1854.
66 ACBH, B.113/6/11, p. 95–96, Douglas à Yale, 14 déc. 1854.
67 ACBH, B.226/b/11, p. 95–96, Douglas à Barclay, 11 janv. 1855.
68 ACBH, A.6/31, p. 163–164, Smith au conseil d'administration, 16 juil. 1855; ACBH, B.113/c/1, p. 86, Douglas à Yale, 24 sept. 1855. Bien qu'il soit inclus dans les deux documents précités, le rapport de Ricknell et Rotten n'apparaît dans aucune série.
69 ACBH, B.113/c/1, p. 5, Clouston à Douglas, 13 août 1855.
70 APCB, AB40, Ya2, Yale à Douglas, 13 nov. 1855.
71 ACBH, B.226/b/12, p. 27–28, Douglas à Yale, 4 fév. 1856.
72 Ibid., p. 15–16, Douglas à Yale, 2 fév. 1856.
73 ACBH, B.226/z/2, p. 259, extraits d'une lettre de William Smith au conseil d'administration, 19 août 1856.
74 ACBH, B.113/c/1, p. 107, Douglas à Yale, 11 fév. 1857.
75 ACBH, A.11/63, p. 248, Clouston à Smith, 14 fév. 1857.
76 ACBH, B.226/b/7, p. 5, Douglas à Yale, 13 sept. 1852; ACBH, A.11/62, p. 36, Clouston à Barclay, 19 déc. 1853.
77 ACBH, B.223/b/24, p. 66–68, McLoughlin à Yale, 22 fév. 1840.
78 ACBH, D.4/110, p. 51, Simpson au gouverneur et au conseil, 1er mars 1842.
79 ACBH, B.226/b/7, p. 43, Douglas à Clouston, 22 nov. 1852.
80 ACBH, B.226/b/10, p. 108, Yale à Douglas, 6 avril 1854.
81 La liste d'engagés de 1850 indique quatre tonneliers: John Bell, William Cromarty, Ohio et Peeohpeeoh, ACBH, B.223/d/195, p. 19. Des détails sur les salaires figurent dans ACBH, B.226/b/7, p. 5, Douglas à Yale, 13 sept. 1852; ACBH, B.226/b/7, p. 43, Douglas à Yale, 25 nov. 1852.
82 ACBH, B.223/d/181, p. 81–87, « Inventory of New Stores, Articles in Use, and Livestock remaining on hand at Fort Vancouver, Spring 1848 ». Certains inventaires de fort Langley mentionnent comme outils courants les mêmes outils que ceux relevés dans l'atelier du tonnelier du fort Vancouver.
83 ACBH, B.226/b/6, p. 79–81, Douglas à Barclay, 25 mai 1852; ACBH, B.113/b/4, s. p., Allard à Roderick Finlayson, 30 janv. 1872, « Cromarty is fixing the Cooper shop for a Sale Shop and a Roof has already been put on ».
84 ACBH, B.226/b/4, p. 91, Douglas à Yale, 6 mai 1852.
85 APC, MG28, B35, vol. 4, James Cooper, « Maritime matters of the Northwest Coast and Affairs of the Hudson Bay Company in Early Times » (Victoria, 1878), p. 4–5; ACBH, A.11/73, p. 288, Douglas à Barclay, 12 juil. 1852.
86 ACBH, B.226/b/4, p. 91, Douglas à Yale, 6 mai 1852.
87 ACBH, B.226/b/7, p. 50, Douglas à Yale, 25 nov. 1852.
88 APCB, B401, extrait de la lettre de Lowe en date du 6 oct. 1854; ACBH, B.226/b/10, p. 178, Douglas à Yale, 7 nov. 1854.
89 APCB, AB40, Ya2, Yale à Douglas, 13 nov. 1855.
90 Ibid.; ACBH, B.113/z/1, p. 10, bill of lading per *Otter*, 14 nov. 1855.
91 ACBH, B.226/b/13, p. 46–52, Douglas à Simpson, 24 mars 1855.
92 ACBH, B.226/b/12, p. 15–16, Douglas à Yale, 2 fév. 1856.
93 ACBH, B.226/b/13, p. 79, Douglas à Smith, 30 sept. 1856.
94 ACBH, B.226/b/12, p. 120, Douglas à Yale, 23 oct. 1856.
95 APCB, AB40, Ya2, Yale à Douglas, oct. 1856.
96 APCB, AC20, Vi5, Yale à Douglas, oct. 1856.
97 ACBH, B.226/b/15, p. 15–16, Douglas à Smith, 3 nov. 1857; ACBH, B.113/z/1, p. 21, bill of lading per *Otter*, 1857.

La ruée vers l'or: l'apogée et le point tournant de l'histoire du fort Langley

1 ACBH, B.226/b/13, p. 17–18, Douglas à W.G. Smith, 1er août 1855.
2 Ibid.
3 Ibid., p. 51–52, Douglas à Simpson, 24 mars 1856.
4 Ibid., p. 66–68, Douglas à Smith, 8 juil. 1856; ibid., p. 70–71, Douglas à Smith, 29 juil. 1856.
5 Ibid., p. 96–98, Douglas à Smith, 19 fév. 1857.
6 ACBH, B.113/c/1, p.110, Donald McLean à Yale, 20 août 1857.

7 ACBH, B.226/b/15, p. 2–3, Douglas à Smith, 20 juil. 1857; Grande-Bretagne. Parlement, *Copies or Extracts of Correspondence Relative to the Discovery of Gold in the Fraser's River District of British North America* (ci-après *Discovery of Gold*) (Londres, Imp. de la reine, 1858), p. 7, Douglas à Labouchere, 15 juil. 1857.
8 ACBH, B.226/b/15, p. 18, Douglas à Smith, 27 nov. 1857.
9 Grande-Bretagne. Parlement, *Discovery of Gold*, p. 9; ACBH, B.226/b/15, p. 27, Douglas à Smith, 4 janv. 1858.
10 ACBH, B.113/c/1, p. 113, Douglas à Yale, 26 déc. 1857.
11 Ibid.
12 ACBH, B.223/b/25, p. 27, Douglas à Smith, 4 janv. 1858.
13 ACBH, B.113/c/1, p. 113, Douglas à Yale, 26 déc. 1857.
14 ACBH, B.226/b/16, p. 1–3, Douglas à McLean, 9 fév. 1858; ibid., p. 4–5, Douglas à Simpson, 9 fév. 1858.
15 Ibid., p. 16, Douglas à Simpson, 14 mars 1858; ibid., p. 30, Douglas à Yale, 30 mars 1858.
16 Ibid., p. 42, Douglas à Yale, 10 avril 1858; APCB, AC40, Ya2, Yale à Douglas, 14 avril 1858.
17 ACBH, B.226/b/15, p. 37–39, Douglas à Smith, 18 fév. 1858.
18 E.O.S. Scholefield et F.W. Howay, *British Columbia from the Earliest Times to the Present* (Vancouver, S.J. Clark, 1914) (ci-après *British Columbia*), vol. 2, p. 14.
19 Ibid., p. 16–18; Walter N. Sage, « The Gold Colony of British Columbia », *Canadian Historical Review*, vol. 2, nº 4 (déc. 1921), p. 340.
20 Grande-Bretagne. Parlement, *Papers Relative to the Affairs of British Columbia* . . . (Londres, Imp. de la reine, 1859) (ci-après *Papers, British Columbia*), 1re pt., p. 12.
21 Ibid., p. 13, Douglas à Lord Stanley, 10 juin 1858; ACBH, B.226/b/15, p. 56, Douglas à Smith, 7 juin 1858.
22 Ibid., p. 49–50, Douglas à D. McTavish, 10 mai 1858.
23 Ibid., p. 45–47, Douglas à Yale, 27 avril 1858; ibid., p. 55–56, Douglas à Yale, 9 juin 1858; ibid., p. 68–70, Douglas à Smith, 23 juil. 1858.
24 Le rédacteur en chef du *Alta California* dans un article intitulé « The Forts on Frazer's River » dans *Harper's Weekly* (New York), 9 oct. 1858.
25 ACBH, B.226/b/16, p. 45–47, Douglas à Yale, 27 avril 1858.
26 ACBH, B.226/b/20, p. 295, Roderick Finlayson à Thomas Fraser, 16 juil. 1860.
27 ACBH, B.226/b/15, p. 49–50, Douglas à Smith, 19 avril 1858.
28 Grande-Bretagne. Parlement, *Papers, British Columbia*, 1re pt., p. 18–19.
29 E.O.S. Scholefield et F.W. Howay, *British Columbia*, vol. 2, p. 32.
30 Ibid., p. 30.
31 ACBH, B.226/b/15, p. 68–70, Douglas à Smith, 23 juil. 1858.
32 « Letter from Fort Langley, Frazer River, 25 May 1858 », *San Francisco Daily Evening Bulletin*, 5 juin 1858; on voit le « *Miner's Home* » dans l'esquisse de A.G. Dallas du fort Langley, 24 mai 1858.
33 Lettre au rédacteur en chef du *Islander* (Charlottetown, I.P.-E.) par C.C. Gardiner, 17 nov. 1858, republiée dans l'ouvrage de Robie L. Reid, éd., « To the Fraser River Mines in 1858 », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 1, nº 4 (oct. 1937), p. 243–253.
34 ACBH, B.226/b/15, p. 68–70, Douglas à Smith, 23 juil. 1858.
35 ACBH, B.226/b/17, p. 173, Work à Thomas Fraser, 25 mai 1859.
36 Il ne semble pas pertinent de savoir si les événements de 1858 furent dominés par Douglas dans son rôle de facteur en chef ou dans celui de gouverneur. La Compagnie de la baie d'Hudson constitua pendant 37 années la seule présence britannique sur la terre ferme. L'affirmation des droits de la compagnie se traduisit par une affirmation de la suprématie britannique jusqu'en 1858. Douglas exprima cette conviction dans plusieurs discussions avec Lytton. Voir Grande-Bretagne. Parlement, *Papers, British Columbia*, 1re pt., p. 33–35, 36–37, Douglas à Lytton, 9 sept. 1858, et Douglas à Lytton, 30 sept. 1858.
37 Ibid., p. 14, Douglas à Lytton, 30 sept. 1858.
38 Ibid., p. 42, Lytton à Douglas, 16 juil. 1858.
39 Ibid.
40 Ibid., p. 43, Lytton à Douglas, confidentiel, 16 juil. 1858.
41 Ibid., p. 1–2, « An Act to Provide for the Government of British Columbia », 21–22 Vict., ch. 99, 2 août 1858.
42 Ibid., p. 3–5, « Letters Patent Under the Great Seal appointing James Douglas, Esquire, to be Governor and Commander-in-Chief in and over the Colony of British Columbia and its Dependencies », 2 sept. 1858.
43 Ibid., p. 9, « Copy of an Instrument, under the Royal Sign Manual, revoking so much of the Crown Grant of 30 May 1838, to the Hudson's Bay Company, for exclusive Trading with the Indians, as relates to the Territories comprised within the colony of British Columbia », 2 sept. 1858.
44 Ibid., p. 53, Lytton à Douglas, 2 sept. 1858.
45 Ibid., pt. 2, p. 25, Douglas a Lytton, 8 nov. 1858; ibid., p. 26, Douglas à Lytton, 9 nov. 1858.
46 Ibid., p. 34, Douglas à Lytton, 27 nov. 1858.
47 *Victoria Gazette*, 25 nov. 1858.
48 Pour de plus amples détails sur les progrès des transports dans la colonie, voir Angus McLeod Gunn, « Gold and the Early Settlement of Bri'sh Columbia, 1858–1885 » (thèse de maîtrise, Univ. of British Columbia, 1965), p. 43–63.
49 ACBH, B.226/b/19, p. 9–11, Dallas à Yale, 7 mars 1859.
50 Ibid., p. 1, Dallas à Yale, 16 fév. 1859; ACBH, B.226/b/17, p. 173, Work à Thomas Fraser, 25 mai 1859.
51 Dorothy Blakey Smith, « The First Capital of British Columbia: Langley or New Westminster? », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 21, nº 1-4 (janv. 1957 – oct. 1958), p. 21.
52 Ibid., p. 33–37.
53 Ibid., p. 38.
54 A l'origine appelée Queensborough, la capitale prit officiellement le nom de New Westminster le 20 juil. 1859; ibid., p. 40.

Le déclin

1 ACBH, B.226/b/18, p. 29, Tolmie à W.H. Newton, 30 janv. 1860; ibid., p. 90, Dugald McTavish à G. Blenkinsop, 31 juil. 1860; ibid., p. 94–95, Tolmie à Newton, 7 août 1860.
2 Ibid.
3 ACBH, A.11/78, p. 272, McTavish à Dallas, 20 déc. 1861.
4 ACBH, B.226/b/20, p. 128–129, Work à Thomas Fraser, 7 avril 1860.
5 ACBH, B.226/b/18, p. 41, le conseil d'administration à C.J.R. Bedford, 28 mars 1860; ibid., p. 78, Tolmie à Blenkinsop, 6 juil. 1860.

6 Ibid., p. 69, Tolmie à Blenkinsop, 8 juin 1860; ibid., p. 95–96, Tolmie à Newton, 10 août 1860; ACBH, B.226/b/22, p. 86, McTavish à Newton, 13 fév. 1861; ACBH, B.226/b/22, p. 107, McTavish à Newton, 19 mars 1861.
7 ACBH, B.226/b/22, p. 42–43, McTavish à Newton, 11 déc. 1860.
8 ACBH, B.226/b/18, p. 58, Tolmie à Blenkinsop, 26 mai 1860.
9 ACBH, B.226/b/22, p. 107, McTavish à Newton, 19 mars 1861; ACBH, A.11/78, p. 270, McTavish à Dallas, 20 déc. 1861.
10 ACBH, B.226/b/22, p. 204, Tolmie à Newton, 1er oct. 1861.
11 ACBH, B.226/b/25, p. 884, Tolmie à Newton, 18 mai 1863; ACBH, A.11/124, p. 149, Tolmie à Fraser, 12 nov. 1863; ACBH, B.226/b/23, p. 107, Finlayson à Newton, 25 mars 1864.
12 APCB, AC15, V66D, extrait d'une lettre de Lytton à Douglas, 16 nov. 1858, cité par Dallas à Douglas, 8 nov. 1860.
13 ACBH, B.226/z/1, p. 63–65, memorandum on the British Columbia Land Claims, Emigration Commission, 11 oct. 1861.
14 ACBH, B.226/b/21, p. 932, Tolmie au capitaine H.R. Luard, *RE*, 5 mars 1863. Ces tracés ne se trouvent pas dans ACBH. Les archives provinciales de la Colombie-Britannique découvrirent en 1956 les documents relatifs à l'arpentage du lot nº 19 du fort, fait le 17 sept. 1862 par le capitaine Leech et le sergent William McColl.
15 ACBH, B.226/b/21, p. 932, Tolmie à Luard, 5 mars 1863; APCB, CB30.71, H86, C. Brew à Charles Good (acting colonial secretary), 10 fév. 1864.
16 ACBH, B.226/b/23, p. 472, Tolmie à Newton, 15 fév. 1864.
17 ACBH, H./6, p. 3, « Statement of Lands belonging to the Hudson's Bay Company in the Western Department on 31 Jan. 1868 ». Les documents établissant une distinction entre la concession de 702 acres et la cession de 1500 acres permettent de réfuter l'argument de F.W. Laing selon lequel on avait cédé toutes les terres de Langley à la Compagnie de la baie d'Hudson. Voir son article: « Hudson's Bay Company Lands on the Main-Land of British Columbia, 1858-1861 », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 3, nº 2 (avril 1939), p. 93.
18 Allard fut nommé au mois de mai, mais il n'arriva à Langley qu'en octobre; ACBH, B.226/b/23, p. 130, Finlayson à Newton, 2 mai 1864.
19 ACBH, B.226/b/26, p. 121–122, Finlayson à Allard, 9 juin 1865; ACBH, B.226/b/28, p. 598, Finlayson à Allard, 9 janv. 1866.
20 ACBH, B.226/b/28, p. 957, Finlayson à Allard, 18 juil. 1866; ACBH, B.226/b/34, p. 80, Finlayson à Smith, 2 fév. 1867.
21 ACBH, B.113/b/3, p. 38, Allard au conseil d'administration, 15 nov. 1869; ibid., p. 46, Allard au conseil d'administration, 8 mars 1870.
22 ACBH, B.226/b/26, p. 139, Finlayson à Allard, 3 juil. 1865; ACBH, B.226/b/28, p. 919, Tolmie à Allard, 2 juil. 1866.
23 ACBH, A.11/124, p. 149, Tolmie à Fraser, 12 nov. 1863.
24 ACBH, B.226/b/39, p. 110–112, Tolmie à Fraser, 10 mars 1865; ACBH, A.11/80, p. 309–310, Tolmie à Fraser, 27 nov. 1865; ACBH, B.226/b/39, p. 236–242, Tolmie à Fraser, 16 déc. 1865.
25 ACBH, B.226/b/28, p. 919, Tolmie à Allard, 2 juil. 1866.
26 ACBH, A.11/80, p. 336–337, Tolmie à Fraser, 20 déc. 1865; ibid., p. 388, Tolmie à Fraser, 12 fév. 1866.
27 Ibid., p. 607–609, Tolmie à Fraser, 23 oct. 1866.
28 ACBH. B. 226/b/39, p. 424, Tolmie à Fraser, 29 avril 1867.
29 ACBH, B.226/b/34, p. 199, Tolmie à Smith, 6 déc. 1867.
30 Ibid.
31 ACBH, B.113/b/2, p. 21–22, Allard au conseil d'administration, 3 mars 1868; ibid., p. 24, Allard au conseil d'administration, 31 mars 1868.
32 ACBH, B.226/b/36, p. 118, Tolmie à Allard, 16 juin 1868.
33 ACBH, B.113 /b/3, p. 39, Allard au conseil d'administration, 23 nov. 1869.
34 ACBH, B.113/b/2, p. 44–45, Allard au conseil d'administration, 8 sept. 1868.
35 ACBH, B.113/b/4, Allard à Finlayson, 11 oct. 1871.
36 Ibid., Allard à Finlayson, 30 janv. 1872.
37 Ibid., Allard à Finlayson, 22 fév. 1872; ibid., Allard à James A. Grahame, 24 juin 1872; ibid., Allard à Grahame, 2 sept. 1872; ibid., Allard à Grahame, 28 sept. 1872.
38 ACBH, B.226/c/3, p. 12, dessin de Mme W.H. Newton inclus dans James MacKie à John Jessop, 21 avril 1873.
39 ACBH, B.113/b/2, p. 16–17, Allard au conseil d'administration, 18 déc. 1867; voir aussi ACBH, B.113/b/2, p. 44–45, Allard au conseil d'administration, 8 sept. 1868.
40 ACBH, B.226/b/34, p. 148, Tolmie à Smith, 14 août 1867; ACBH, B.226/b/38, p. 73, Tolmie à Allard, 19 avril 1869; ACBH, B.113/b/3, p. 26, Allard au conseil d'administration, 13 juil. 1869.
41 ACBH, B.226/b/34, p. 148, Tolmie à Smith, 14 août 1867.
42 Ibid., ACBH, B.113/b/3, p. 34, Allard au conseil d'administration, 5 oct. 1869; ACBH, B.226/b/41, p. 58, Tolmie à Allard, 11 nov. 1869.
43 ACBH, B.226/b/43, p. 58, Finlayson à Smith, 2 sept. 1870.
44 ACBH, B.113/b/3, p. 71, Allard à Finlayson, 4 oct. 1870.
45 *Mainland Guardian* (New Westminster), 5 avril 1871.
46 ACBH, B.113/b/3, p. 86, Allard à Grahame, 21 avril 1871.
47 « I have at the Fort about 9 acres wheat; 7 acres Oats, 2 acres Pease, 2-1/2 acres potatoes and turnips and 14 acres timothy hay under cultivation this year besides the usual quantity of garden stuffs »; ACBH, B.113/b/3, p. 84, Allard à Finlayson, 27 mars 1871.
48 ACBH, B.226/b/43, p. 96, Finlayson à William Armit, 4 oct. 1871.
49 Ibid., p. 60–61, Finlayson à Smith, 21 oct. 1870.
50 Ibid., p. 81, Finlayson à Armit, 30 juin 1871; ACBH, B.226/b/45, p. 316, Grahame à Armit, 9 sept. 1872.
51 ACBH, B.226/b/43, p. 81, Finlayson à Armit, 30 juin 1871.
52 Ibid., p. 453, Grahame à Armit, 9 sept. 1873.
53 ACBH, B.113/b/3, p. 79–80, Allard à Finlayson, 19 janv. 1871.
54 ACBH, B.226/b/46, p. 913, Munro à F.J. Lenehan & Company, Merchants, Honolulu, 28 août 1874. Pour de plus amples renseignements sur la mise en conserve du saumon consulter le travail de David J. Reid, « Some Economic thoughts on Early Merger Activity in the Fraser River Salmon Canning Industry », exposé présenté à la réunion annuelle de la Société historique du Canada, à Kingston, le 9 juin 1973.
55 ACBH, A.11/88, p. 418, Charles à Armit, 18 sept. 1875.
56 ACBH, A.11/89, p. 30, Charles à Armit, 30 sept. 1876.
57 Ibid., p. 133, Munro à Armit, 30 sept. 1876; ibid., p. 125, Charles à Armit, 30 sept. 1876.
58 ACBH, B.226/z/4, p. 149, H. Wark à Munro, 25 oct. 1877.
59 ACBH, B.226/c/3, p. 308, Armit à Charles, 3 nov. 1876.
60 ACBH, A.11/89, p. 243–244, Munro à Armit, 30 mai 1877.
61 ACBH, D.14/3, p. 453, Grahame à Munro, 26 août 1877.
62 Ibid., ACBH, A.11/89, p. 275–276, Munro à Armit, 20 août 1877.

63 ACBH, A.11/89, p. 275–276, Munro à Armit, 20 août 1877; ACBH, B.226/z/5, p. 154, Wark à Munro, 23 déc. 1877.
64 ACBH, A.11/89, p. 324–325, Munro à Armit, 20 déc. 1877.
65 *Victoria Colonist*, 7 déc. 1877.
66 ACBH, A.11/89, p. 346–347, Munro à Armit, 19 janv. 1878; ACBH, D.14/4, p. 119, Grahame à Munro, 14 fév. 1878.
67 *Mainland Guardian* (New Westminster), 1er juin 1878.
68 ACBH, A.11/89, p. 466–467, Munro à Armit, 19 juin 1878.
69 Ibid.
70 Ibid., p. 539, Charles à Armit, 10 oct. 1878; ACBH, B.226/b/52, p. 87, Charles à Armit, 30 sept. 1879; ACBH, B.226/b/52, p. 184, Charles à Armit, 9 oct. 1880.
71 ACBH, A.11/91, p. 114, Charles à Armit, 9 nov. 1882.
72 Ibid., p. 410, Charles à Armit, 31 oct. 1884.
73 Ibid.
74 ACBH, A.11/92, p. 400, Munro à Armit, 19 fév. 1886; APC, RG3, vol. 7, E.H. Fletcher (post office inspector) to postmaster general, 23 janv. 1886.
75 ACBH, A.11/92, p. 304–305, Smith à Armit, 18 déc. 1885.
76 Ibid.
77 ACBH, B.226/b/55, p. 139–140, Smith à Joseph Wrigley, 24 fév. 1886. L'emplacement du bâtiment est indiqué dans ACBH, A.79/2, p. 110–111, Sales Shop Inventory, Outfit 1893.
78 ACBH, B.226/b/55, p. 157, Smith à Wrigley, 29 mars 1886.
79 ACBH, B.226/b/58, p. 214, Munro à Wark, 15 avril 1886.
80 ACBH, B.226/b/65b, p. 214, Smith à Wrigley, 2 déc. 1887.
81 ACBH, A.11/92, p. 393, Munro à Armit, 15 fév. 1886.
82 ACBH, H1/7, fol. non numérotés; ACBH, A.11/92, p. 234, Munro à Armit, 23 oct. 1885; ACBH, B.226/b/107, p. 22, Munro à Mme Elizabeth Towle, 8 déc. 1885; ACBH, A.11/92, p. 48–49, Munro à Armit, 11 mars 1885.
83 ACBH, A.11/92, p. 400, Munro à Armit, 19 fév. 1886.
84 Ibid.
85 Ibid.
86 ACBH, B.226/b/107, p. 123, Munro à Sinclair, 4 fév. 1887; ibid., p. 182, Munro à Drummond, 27 oct. 1887.
87 Ibid., p. 199, Munro à Drummond, 11 janv. 1888; ACBH, A.11/93, p. 172, Munro à Armit, 12 janv. 1888.
88 ACBH, B.226/b/55, p. 157, Smith à Wrigley, 29 mars 1886; ACBH, B.226/b/65b, p. 213–216, Smith à Wrigley, 2 déc. 1887.
89 ACBH, B.226/b/65b, p. 213–216, Smith à Wrigley, 2 déc. 1887.
90 ACBH, B.226/b/58, p. 615, Smith à Sinclair, 12 avril 1887; ACBH, B.226/b/61, p. 50, Smith à Armit, 18 juin 1887.
91 ACBH, B.226/b/65b, p. 215, Smith à Wrigley, 2 déc. 1887.
92 Ibid.
93 ACBH, B.226/b/62, p. 308, Smith à Drummond, 5 janv. 1888; ibid., p. 598, Smith à Drummond, 11 avril 1888.
94 ACBH, B.226/b/62, p. 362–363, Smith à Drummond, 26 janv. 1888.
95 Ibid., p. 598, Smith à Drummond, 11 avril 1888; ACBH, B.226/b/66, p. 3, Smith à Drummond, 30 juin 1888.
96 ACBH, B.226/c/4, p. 180–183, Wrigley à Livock, 4 juin 1889.
97 ACBH, B.226/b/75, p. 266–267, « Report on the Trade of the Western Department for Outfit 1889 », Smith à Wrigley 6 janv. 1891.
98 ACBH, B.226/b/75, p. 39–41, Smith à Wrigley, 20 janv. 1890; ACBH, B.226/b/72, Smith à Drummond, 8 fév. 1890.
99 ACBH, B.226/b/73, p. 107–109, Smith à Armit, 14 mai 1890.
100 ACBH, A.74/1, p. 248–249, Sales Shop Annual Report, Outfit 1891, R.H. Hall à C.C. Chipman, 26 déc. 1892.
101 Ibid.
102 ACBH, B.226/b/79, p. 399, Hall à Drummond, 3 mars 1892; ACBH, B.226/b/108, p. 22, Hall à Chipman, 5 mars 1892.
103 ACBH, B.226/b/81, p. 620, Hall à Chipman, 19 déc. 1892; ACBH, B.226/c/7, p. 653, Chipman à Hall, 24 déc. 1892.
104 ACBH, B.226/b/83, p. 120, Hall à Frank Powell, 18 janv. 1893.
105 Ibid., p. 181, Hall à Powell, 3 fév. 1893; ACBH, A.75/2, p. 25a, Report of Sales Shops for the year ending 31 May 1894.
106 ACBH, A.75/3, A4, Report of Sales Shops for the year ending 31 May 1895.
107 ACBH, A.75/4, p. 18, Report on Sales Shops for the year ending 31 May 1896.
108 ACBH, H1/7, s.p. Table of Sales of Hudson's Bay Company Land at Langley.
109 ACBH, A.12/5, Misc./451, Chipman à Ware, 5 juil. 1901.
110 ACBH, A.12/5, Misc./451, Chipman à Ware, 18 mai 1896.

Appendice A. Rapport de 1830 sur le fort Langley, par Archibald McDonald.

1 ACBH, D.4/123, p. 66–72, McDonald au gouverneur et au conseil, département du Nord, 25 fév. 1830.

Appendice B. Le fort Langley: réminiscences d'Aurelia Manson (fille de James Murray Yale).

1 APCB, Aurelia Manson, op. cit.

Appendice C. Le fort Langley: souvenirs de Jason O. Allard.

1 Jason O. Allard, « Reminiscences », *Daily Province* (Vancouver), 25 oct. 1924, p. 24.

Appendice D. Rendement du commerce des pelleteries au fort Langley, de 1827 à 1865.

1 APCB, AB20, V3A; ACBH, B.226/b/38, p. 314.

Appendice E. Salaison du saumon au fort Langley, de 1830 à 1873.

1 Le tableau concernant le saumon salé au fort Langley a été établi à partir des sources suivantes:
1830 APCB, AB40, M142A, McDonald à Ermatinger, 20 fév. 1831.
1831 Ibid., McDonald à McLeod, 15 janv. 1832.
1833 ACBH, B.223/d/51, p. 14.
1834 ACBH, B.223/d/69, p. 5, 18.
1835 ACBH, B.223/d/79, p. 3, 5, 6.
1836 ACBH, B.223/d/90, p. 9, 23.
1837 ACBH, B.223/b/20, p. 78; ACBH, B.223/d/97, p. 15, 22.
1838 ACBH, B.223/d/114, p. 18.
1839 ACBH, D.5/5, p. 239a–239b; ACBH, B.223/d/124, p. 4, 22, 23.
1840 APC, MG24, A35, p. 52; ACBH, B.223/b/27, p. 59; ACBH, B.223/d/134, p. 42–43.
1841 ACBH, D.5/6, p. 198.
1842 ACBH, A.12/2, p. 190; ACBH, B.223/b/30, p. 18.
1843 ACBH, B.223/b/30, p. 28; ACBH, B.223/b/31, p. 113–114.
1844 ACBH, D.5/12, p. 592–593; ACBH, B.223/b/31, p. 119.

1845 ACBH, D.5/15, p. 570–572; ACBH, B.223/b/35, p. 16.
1846 ACBH, A.12/3, p. 464–465; ACBH, D.5/20, p. 522; ACBH, B.223/b/34, p. 39.
1847 ACBH, B.223/b/36, p. 89; ACBH, B.223/b/34, p. 39.
1848 ACBH, B.223/b/38, p. 61; ACBH, D.5/24, p. 382.
1849 ACBH, A.11/72, p. 94; ACBH, A.11/62, p. 422.
1850 ACBH, D.5/29, p. 413; ACBH, A.11/73, p. 84; ACBH, A.11/73, p. 129.
1851 ACBH, B.226/b/6, p. 16; ACBH, B.226/b/3, p. 67; ACBH, A.11/62, p. 648.
1852 ACBH, B.226/b/6, p. 181; ibid., p. 166–170; ACBH, B.226/b/7, p. 50; ACBH, A.11/73, p. 50; ACBH, A.11/73, p. 552; ACBH, B.113/c/1, p. 37.
1853 ACBH, A.11/74, p. 337–338; ACBH, B.226/b/10, p. 108; ACBH, A.11/63, p. 32–33.
1854 ACBH, B.113/c/1, p. 61; ACBH, B.226/b/11, p. 95–96; ACBH, B.113/c/1, p. 86.
1855 ACBH, A.11/63, p. 182, 185, 214.
1856 ACBH, B.113/z/1, p. 16; ibid., p. 17; ACBH, A.11/63, p. 234.
1857 ACBH, A.11/63, p. 291.
1860 Ibid., p. 567.
1865 ACBH, B.226/b/28, p. 598.
1866 ACBH, B.226/b/32, p. 1.
1867 ACBH, B.113/b/2, p. 3; ACBH, B.226/b/32, p. 92; ACBH, B.226/b/34, p. 167–168.
1868 ACBH, B.226/b/38, p. 21–22.
1869 ACBH, B.113/b/3, p. 26–27.
1870 Ibid., p. 66–70.
1871 Ibid., p. 92.
1873 ACBH, B.226/b/47, p. 321.

Appendice F. Les recettes provenant des canneberges du fort Langley, de 1852 à 1858.

1 Ce rapport a été compilé à partir des sources suivantes:
1853 ACBH, B.226/b/13, p. 49.
1854 ACBH, B.226/b/10, p. 178; APCB, B401, extrait de la lettre de Lowe en date du 6 oct. 1854.
1855 ACBH, B.113/z/1, p. 10; ACBH, B.226/b/13, p. 33–34, 36–37; ACBH, A.11/63, p. 182.
1856 ACBH, B.113/z/1, p. 19; ACBH, B.226/b/13, p. 79.
1857 ACBH, B.113/z/1, p. 21.

Appendice G. L'aspect physique du fort Langley – un bref aperçu.

1 ACBH, D.4/121, p. 18, Aemilius Simpson à McLoughlin, nov. 1827.
2 APCB, Fort Langley Journal, p. 8, 29 juil. 1827.
3 ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
4 APCB, Fort Langley Journal, p. 10–21, du 1er août au 8 sept. 1827.
5 Ibid., p. 16, 22 août 1827; ACBH, D.4/121, p. 14–15, McMillan à McLoughlin, 14 sept. 1827.
6 APCB, Fort Langley Journal, p. 21, 8 sept. 1827.
7 Pour plus de détails sur ce type de construction, voir Marius Barbeau, « The House that Mac Built », *The Beaver*, Outfit 276 (déc. 1945), p. 10–13.
8 APCB, Fort Langley Journal, p. 21, 9 sept. 1827.
9 Ibid., p. 21–23, 10–15 sept. 1827.
10 Ibid., p. 23–24, 27–29, les 19, 22, 23, 27 sept. et 3, 4, 6, 13 oct. 1827.
11 Ibid., p. 26, 3 oct. 1827.
12 Ibid., p. 27, 6 oct. 1827.
13 Ibid., p. 40, 19 déc. 1827; ibid., p. 50, 4 mars 1828.
14 Ibid., p. 31–32, 34–35, les 22, 24 oct. et 7, 14 nov. 1827; ibid., p. 47, 15 fév. 1828.
15 Ibid., p. 49, 27 fév. 1828.
16 Ibid., p. 63, 67, les 23 et 30 mai 1828; ibid., p. 67, les 24 et 27 juin 1828; ibid., p. 78, 9 sept. 1828.
17 Ibid., p. 61–63, 66, 77–78, les 15, 20 et 24 mai, le 28 juin, les 5 et 9 sept. 1828.
18 Archibald McDonald, op. cit., p. 38–39.
19 APCB, Fort Langley Journal, p. 89, 19–92, les 12, 20, 28 nov. et 1er déc. 1828.
20 Ibid., p. 95, 98, 100, 127, 132, les 16 et 29 déc. 1828, 7 janv., 30 mai et 13 juin 1829.
21 Ibid., p. 87, 88, 132, les 3, 5 et 8 nov. 1828 et 27 juin 1829.
22 Ibid., p. 93, 124, 132, les 3 déc. 1828 et 28 avril, 27 juin 1829.
23 Ibid., p. 130, 153, 155, 172, le 15 juin, les 5, 15 et 30 déc. 1829, le 16 juin 1830.
24 ACBH, D.4/121, p. 67–72, McDonald au gouverneur et au conseil, 25 fév. 1830.
25 ACBH, A.11/69, p. 79, Douglas au gouverneur et au comité, 14 oct. 1839.
26 Ibid.
27 Ibid.
28 Ibid.; ACBH, D.5/5, p. 239, Yale à Simpson, 15 janv. 1840.
29 ACBH, B.223/b/38, p. 28, Yale à McLoughlin, 15 avril 1840.
30 APC, MG24, A35, p. 8, 1er mai 1840.
31 Ibid.
32 Une étude sur la structure de ce fort a été entreprise avant sa restauration en 1958, à partir des renseignements historiques sur le fort Langley et des connaissances en architecture à l'époque du commerce des pelleteries. Voir J. Calder Peeps, « Fort Langley, B.C., A Preliminary Survey of the Physical Structure », manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, 1953.
33 Voir l'append. A.
34 ACBH, D.4/110, p. 21, Simpson au gouverneur et au conseil, 25 nov. 1841.
35 L'architecte responsable de la restauration de 1958 a évalué le diamètre des pieux à environ 18 pouces, mais les fouilles archéologiques entreprises en août 1970 l'ont établi à environ un pied. Voir James V. Chism, « A Preliminary Report on the August, 1970 Excavations at Fort Langley, B.C. », manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, 1970.
36 Voir append. B.
37 Charles William Wilson, *Mapping the Frontier; Charles Wilson's Diary of the Survey of the 49th Parallel, 1858–1862, while Secretary of the British Boundary Commission*, éd. et introd. George F. Stanley (Toronto, Macmillan, 1970), p. 53.
38 Voir souvenirs d'Allard, append. C; Robie L. Reid, éd., op. cit., p. 243–253, *Victoria Gazette*, 25 nov. 1858.

39 « The Forts of Frazer's River », *Harpers Weekly* (New York), 9 oct. 1858.
40 ACBH, B.223/b/16, p. 46, Douglas à Yale, 27 avril 1858; ACBH, B.226/b/20, p. 293–296, Finlayson à Fraser, 16 juil. 1860.
41 ACBH, B.113/z/1, p. 130, « Specifications of Work to be done at Fort Langley Sale Shop by Daniel Fowler Adams, 20 April 1858 ».
42 ACBH, A.11/73, p. 462–463, Douglas à Barclay, 25 mai 1852.
43 ACBH, B.113/b/4, s. p., Allard à Finlayson, 30 janv. 1872.
44 ACBH, B.226/b/16, p. 46, Douglas à Yale, 27 avril 1858.
45 N. de Bertrand Lugrin, op. cit., p. 109.
46 ACBH, B.226/b/16, p. 46, Douglas à Yale, 27 avril 1858.
47 Charles Wilson, op. cit., p. 37.
48 APCB, AB20, V20d, Douglas et Ogden à Yale, 23 mars 1848.
49 Vu que la compagnie prit des arrangements pour obtenir les services d'un constructeur de bateaux permanent au fort Langley, on peut supposer qu'elle avait établi un atelier à cette fin.
50 ACBH, B.226/b/16, p. 46, Douglas à Yale, 27 avril 1858; décrivant la résidence au nord-ouest de la grande maison, Douglas précise « the Shop door will have to be cut, about the centre of the building in that end next the kitchen ». Ainsi la cuisine aurait occupé une certaine partie de l'angle sud-ouest du fort.
51 ACBH, B.113/b/4, s. p., Allard à Finlayson, 11 oct. 1871.
52 ACBH, D.5/24, p. 415, Yale à Simpson, 10 janv. 1844.
53 ACBH, B.223/b/18, p. 16, Tolmie à Newton, 14 déc. 1859.
54 ACBH, D.5/24, p. 415, Yale à Simpson, 10 janv. 1844; ibid., p. 415d, Yale à Simpson, 18 nov. 1849.
55 ACBH, A.11/78, p. 265–272, McTavish à Dallas, 20 déc. 1861.
56 ACBH, B.226/b/26, p. 139, Finlayson à Allard, 3 juil. 1865; ACBH, B.226/b/28, p. 919, Tolmie à Allard, 2 juil. 1866.
57 ACBH, B.113/b/4, s. p., Allard à Finlayson, 11 oct. 1871; ibid., Allard à Finlayson, 30 janv. 1872.
58 Ibid., Allard à Grahame, 24 juin 1872.
59 ACBH, A.11/92, s. p., T.R. Smith à Armit, 18 déc. 1885; ACBH, B.226/b/58, p. 214, Munro à Wark, 15 avril 1886.

Appendice H. Descriptions de la ferme Langley.
1 ACBH, B.113/z/2, s. p., Fort Langley, Miscellaneous Papers, 1877–1878.
2 ACBH, B.226/z/5, p. 376–382.

Appendice I. Compte rendu de la vente de la terre du fort et des lots de la ferme.
1 ACBH, H1/7, s. p.

Bibliographie
La liste contient uniquement des ouvrages ayant servi à établir le présent rapport, sauf pour quelques cas dans les listes secondaires des archives de la Compagnie de la baie d'Hudson. La compagnie a divisé sa documentation d'après la section (A), la classe (12) et les pièces (19–34) ce qui donne A.12/19–34. Pour simplifier, l'auteur a indiqué tous les documents consultés, peu importent la section et la classe, même s'il n'en est pas fait mention dans l'ouvrage. Les documents de la compagnie datant d'avant 1870 ont été consultés sur microfilms aux Archives publiques du Canada. Les documents d'après 1870 ont été consultés à Beaver House, Londres.

Allard, Jason Ovid
Reminiscences, *Daily Province* (Vancouver), 25 oct. 1924.

Barbeau, Marius
« The House that Mac Built », *The Beaver*, Outfit 276 (déc. 1945), p. 10–13, Winnipeg.

British Columbia. Provincial Archives.
AB20, L3A, Correspondence relating to Fort Langley, 1830–1859.
AB20, V2a, Fort Vancouver, Correspondence Out, 1830–1840, Letters signed by James Douglas.
AB20, V20d, Fort Vancouver, Correspondence Out, 1845–1849, Letters signed by P.S. Ogden and James Douglas.
AB20, V3A, Fur Trade Returns, Fort Langley, 1827–1857.
AB40, M142A, Archibald McDonald, Correspondence Out.
AB40, Ya2, Yale Correspondence Book.
AC15, V66D, Hudson's Bay Company, Victoria.
AC20, L20, Fort Langley Servants, 10 juin 1856.
AC20, Vi5, Fort Victoria, Correspondence Out on Fur Trade Affairs, 1850–1858.
AC40, Ya2, James Yale, Correspondence Out.
B401, James Douglas, Correspondence Out, 1854–1857.
CB30.71, H86, B.C. Surveyor General, Grants of Land in B.C. to the Hudson's Bay Company, 1863–1864.
Fort Langley Journal, 27 juin 1827 au 30 juil. 1830.
J.A. Grant, « An Unsung Pioneer » (compilation of inward letters to James Murray Yale).
John McLeod, Letters Received.
Aurelia Manson, « Reminiscences of Old Langley, 1854–57 ».

Canada. Archives publiques.
MG19, A23, McLeod Papers, 1811–1837.
MG24, A35, Journal of James Douglas Trading Expedition, 1840–1841.
MG24, F71, Henry J. Warre, « Private Journal and Notes on the Oregon Territory during a Winter's Residence to the end of 1845 », nº 4.
MG29, B35, Bancroft Collection, vol. 4, Alexander Caulfield Anderson, « History of the Northwest Coast », Victoria, 1878; James Cooper, « Maritime Matters of the Northwest Coast and Affairs of the Hudson Bay Company in Early Times », Victoria, 1878.
RG3, Post Office Department, vol. 7, Inspector's Letters, B.C.

Chism, James V.
« A Preliminary Report on the August 1970 Excavations at Fort Langley, B.C. », manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, 1970.

Elliott, T.C., éd.
« Journal of John Work, November and December 1824 », *Washington Historical Quarterly*, vol. 3, nº 3 (juil. 1912), p. 198–228, Seattle.

Fraser, Simon
Letters and Journals, 1806–1808, éd. et introd. W. Kaye Lamb, Toronto, Macmillan, 1960.

Galbraith, John Semple
The Hudson's Bay Company as an Imperial Factor, 1821–1869, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1957.

Gibson, James R.
« Food for the Fur Traders: The First Farmers in the Pacific Northwest, 1805–1846 », *Journal of the West*, vol. 7 (1968), p. 18–30, Los Angeles.

Gough, Barry M.
The Royal Navy and the Northwest Coast of America, 1810–1914: A Study of British Maritime Ascendency, Vancouver, Univ. of British Columbia Press, 1971.

Grande-Bretagne. Parlement.
Copies or Extracts of Correspondence Relative to the Discovery of Gold in the Fraser's River District of British North America, Londres, Imprimeur de la reine, 1858.
Papers Relative to the Affairs of British Columbia. Presented to Both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, 18 February, 1859, Londres, Imprimeur de la reine, 1859–1862, 4 pt.

Gunn, Angus MacLeod
« Gold and the Early Settlement of British Columbia, 1858–1885 », thèse de maîtrise, Univ. of British Columbia, Vancouver, 1965.

Harmon, Daniel Williams
A Journal of Voyages and Travels in the Interior of North America . . . Including an Account of the Principal Occurrences during a Residence of Nineteen Years in Different Parts of the Country, New York, A.S. Barnes, 1903.

***Harper's Weekly* (New York)**
« The Forts on Frazer's River », 9 oct. 1858.

Howay, Frederick William
« The Brig Owhyhee in the Columbia, 1829–1830 », *Oregon Historical Quarterly*, vol. 35, nº 1 (mars 1934), p. 10–21, Salem, Ore.
« A List of Trading Vessels in Maritime Fur Trade 1785–1825 », *Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada*, 3e sér., vol. 24–28, art. 2 (1930–1934), Ottawa.
« The Raison d'Etre of Forts Yale and Hope », *Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada*, 3e sér., vol. 16, art. 2 (1922), p. 49–64, Ottawa.

Hudson's Bay Company
Charters, Statutes, Orders in Council &c. Relating to the Hudson's Bay Company, Londres, 1931.
Minutes of Council, Northern Department of Rupert Land, 1821–1831, éd. R. Harvey Fleming et E.E. Rich, Londres, Hudson's Bay Record Society, 1940.

Hudson's Bay Company Archives
Section A: Headquarters Records
A.6/19–34, London Correspondence Book H.B.C. Official, 1818–1860.
A.11/61–63, London Inward Correspondence from H.B.C. Posts – Sandwich Islands, 1835–1861.
A.11/72–94a, London Inward Correspondence from H.B.C. Posts – Victoria, 1845–1910.
A.12/1–12, London Inward Correspondence from Governors of H.B.C. Territories – Sir George Simpson, 1823–1860.
A.12/13, London Inward Correspondence from Governors of H.B.C. Territories – Eden Colvile, 1849–1852.
A.12/14–37, London Inward Correspondence from Commissioners, 1871–1896.
A.12/z Misc./451, London Inward Correspondence from Commissioners, Langley Store Closing and Transfer of Property, 1896–1901.
A.74/1, Departmental and District Officer's Reports and Replies – Outfit 1891.
A.75/1–4, Saleshop Reports, 1893–1896.
A.79/2–3, Saleshop Inventories, 1893–1894.
Section B: Post Records.
B.97/a/2, Kamloops, Post Journal.
B.113/a/1–3, Fort Langley, Post Journals, 1827–1830.
B.113/b/1–4, Fort Langley, Correspondence Books, 1830–1871.
B.113/c/1, Fort Langley, Correspondence Inward, 1844–1870.
B.113/d/1, Fort Langley, Account Book, 1835–1836.
B.113/z/1–2, Fort Langley, Miscellaneous Items, 1830–1878.
B.188/a/1, Fort St. James, Post Journals, 1820–1821.
B.223/b/3–42, Fort Vancouver, Correspondence Books, 1826–1850.
B.223/d/1–213, Fort Vancouver, Account Books, 1825–1852.
B.226/b/1–108, Fort Victoria, Correspondence Books, 1844–1898.
B.226/c/1–17, Fort Victoria, Correspondence Inward, 1848–1896.
B.226/d/1–5, Fort Victoria, Account Books, 1845–1864.
B.226/e/2–15, Report on District, 1886–1892.
B.226/1/1, Fort Victoria, District Statements, 1852–1853.
B.226/z/1–3, Fort Victoria, Miscellaneous Items, 1845–1874.
B.226/z/5, Fort Victoria, Miscellaneous Items, Langley farm file.
Section D: Governor's Papers.
D.4/5–81, Governor George Simpson Correspondence Mainly Outward, Correspondence Books, General, 1824–1860.
D.4/85/112, Governor George Simpson, Official Reports to the Governor and Committee in London, 1822–1843.
D.4/116–127, Governor George Simpson, Correspondence Books Inward, 1821–1835.
D.5/1–52, Governor George Simpson, Correspondence Inward, 1821–1860.
D.14/1–14, Commissioners Outward to H.B.C. Officials, 1874–1892.
Section H: Western Department Land Records.
H./1–2, Land Deeds, 1851–1858.
H./3–5, 11, Land Registers, 1853–1889.

H./6–10, Miscellaneous Accounts, 1853–1912.
HI/7, Miscellaneous Accounts, 1899–1907.

Laing, F.W.
« Hudson's Bay Company Lands on the Main-Land of British Columbia, 1858-61 », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 3, nº 2 (avril 1939), p. 75–101, Victoria.

Lamb, W. Kaye
« The Founding of Fort Victoria », *British Columbia Historial Quarterly*, vol. 7, nº 2 (avril 1943), p. 71–92, Victoria.

Lieu historique national du fort Langley
Fort Langley Sale Shop Cash Account, nov. 1858.

Lugrin, N. de Bertrand
The Pioneer Women of Vancouver Island, 1843–1866, Vancouver, The Women's Canadian Club of Victoria, 1928.

***Mainland Guardian* (New Westminster)**
5 avril 1861, 1er juin 1878.

Mackenzie, Sir Alexander
The Journals and Letters of Sir Alexander Mackenzie, éd. W. Kaye Lamb, Toronto, Macmillan, 1970.

McDonald, Archibald
Peace River. A Canoe Voyage from Hudson's Bay to Pacific, by the late Sir George Simpson (Governor, Hon. Hudson's Bay Company), in 1828. Journal of the late Chief Factor, Archibald McDonald (Hon. Hudson's Bay Company) who accompanied him, éd. Malcolm McLeod, Ottawa, J. Durie & Son, 1872.

McLoughlin, John
The Letters of John McLoughlin from Fort Vancouver to the Governor and Committee . . ., éd. E.E. Rich, introd. W. Kaye Lamb, Toronto, Champlain Society, 1941–1944, 3 vol.; vol. 1: 1re sér., 1825–1838; vol. 2: 2e sér., 1839–1844; vol. 3: 3e sér., 1844–1846.

Morton, Arthur S.
Sir George Simpson, Overseas Governor of the Hudson's Bay Company, A Pen Picture of a Man of Action, Toronto, J.M. Dent, 1944.

Peeps, J. Calder
« Fort Langley, B.C., A Preliminary Survey of the Physical Structure », manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, 1953.

Reid, David J.
« Some Economic Thoughts on Early Merger Activity in the Fraser River Salmon Canning Industry », texte présenté à la réunion annuelle de la Société historique du Canada, à Kingston, le 9 juin 1973.

Reid, J. Roble, éd.
« To the Fraser River Mines in 1858 », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 1, nº 4 (oct. 1937), p. 243–253, Victoria.

Rich, Edwin Ernest
The History of the Hudson's Bay Company, 1670–1870, Londres, Hudson's Bay Record Society, 1858–1859, 2 vol.; vol. 1: 1670–1763; vol. 2: 1763–1870; vol. 2.

Sage, Walter N.
« The Gold Colony of British Columbia », *Canadian Historical Review*, vol. 2, nº 4 (déc. 1921), p. 340–359, Toronto.
« The Oregon Treaty of 1846 », *Canadian Historical Review*, vol. 27, nº 4 (déc. 1946), p. 349–367, Toronto.

San Francisco Daily Evening Bulletin
« Letter from Fort Langley, Frazer River », 5 juin 1858.

Scholefield, E.O.S. and F.W. Howay
British Columbia from the Earliest Times to the Present, Vancouver, S.J. Clark, 1914, 4 vol., vol. 2.

Simpson, Sir George
Fur Trade and Empire; George Simpson's Journal; Remarks Connected with the Fur Trade in the Course of a Voyage from York Factory to Fort George and back to York Factory, 1824–25; together with accompanying Documents, éd. et introd. Frederick Merk, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1931.
Journal of Occurrences in the Athabaska Department by George Simpson, 1820 and 1821, and Report, éd. E.E. Rich, Toronto, Champlain Society, 1938.
Part of a Dispatch from George Simpson, Esqr., Governor of Ruperts Land to the Governor & Committee of the Hudson's Bay Company, London, March 1, 1829; continued and completed March 24 and June 5, 1829, éd. E.E. Rich, introd. W. Stewart Wallace, Toronto, Champlain Society, 1947.

Smith, Dorothy Blakey
« The First Capital of British Columbia: Langley or New Westminster? », *British Columbia Historical Quarterly*, vol. 21, nos 1–4 (janv. 1957–oct. 1958), p. 15–50, Victoria.

United States Treaties, etc.
Treaties and Other International Acts of the United States of America, éd. David Hunter Miller, Washington, D.C., USGPO, 1931–1948, 8 vol., vol. 5.

Victoria Colonist
7 déc. 1877.

Victoria Gazette
« Letter from New Fort Langley: Installation of the Government of British Columbia », 25 nov. 1858.

Wallace, William Stewart, éd.
Documents Relating to the North West Company, Toronto, Champlain Society, 1934.

Wilkes, Charles
Narrative of the United States Exploring Expedition during the Years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, Philadelphie, Lea and Blanchard, 1845, 5 vol., vol. 4.

Wilson, Sir Charles William
Mapping the Frontier; Charles Wilson's Diary of the Survey of the 49th Parallel, 1858–1862, while Secretary of the British Boundary Commission, éd. et introd. George F. Stanley, Toronto, Macmillan, 1970.

Work, John
The Journal of John Work, January to October 1835, introd. et notes Henry Drummond Dee, Victoria, C.F. Banfield, 1945. British Columbia Provincial Archives Memoir nº 10.

Maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta

L.G. Thomas

Lieux historiques canadiens
nº 20

130 **Sommaire**
130 **Maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta**

Sommaire
Ce document décrit l'architecture, le mobilier et le cadre de maisons de ranch de la région de la rivière Sheep, dans le sud de l'Alberta. On y parle plus particulièrement de Cottonwoods qui serait la première maison à charpente de bois construite dans le région. Elle a été érigée par la famille Auston au début des années 1890, puis vendue en 1910 à la famille de l'auteur. Il est également question du ranch Gate, dont la maison en bois rond fut construite par étapes successives, comme la plupart des habitations des ranchs de la région, et de celle du ranch Viewfield, entièrement en pierre, unique en son genre dans la région de la rivière Sheep.

Présenté pour publication en 1974 par L.G. Thomas, University of Alberta, Edmonton.

Maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta

On s'intéresse de plus en plus à l'histoire sociale de l'ouest du Canada et la vie domestique des premiers colons de la région a ainsi acquis une importance que l'érudit, une génération plus tôt, aurait considérée comme totalement injustifiée ou, tout au plus, amusante et pittoresque. Des organismes, des associations et des particuliers ont réuni avec soin d'importantes collections, mais les objets authentifiés avec certitude sont relativement peu nombreux. Nous ne disposons que de bien peu de renseignements écrits sur les origines de ces objets ou sur leurs interrelations dans la vie quotidienne; les maisons de ranch et de ferme, même celles construites à la fin des années vingt, se sont dans la plupart des cas détériorées et, bien souvent, sont tombées en ruine ou ont été abandonnées. On a parfois cherché à recréer avec intelligence et soin les pièces des maisons où vivaient les premiers pionniers; malheureusement, aussi bienveillant ou perceptif soit-il, l'observateur doit souvent admettre que ces reconstitutions ne sont pas très convaincantes. Leur faible qualité n'est pas due au fait que l'on n'a pas utilisé les objets appropriés, mais plutôt au manque de renseignements sur l'histoire sociale de la période et de l'endroit représentés. On ne peut certes reprocher à l'auteur de ne pas avoir réussi à instiller une certaine vie à son oeuvre. La faute retombe sur l'historien qui n'a pas rapporté et encore moins interprété l'histoire de façon à sensibiliser le public aux émotions que l'on peut ressentir devant un objet en porcelaine ou devant le drapement d'une tenture, qui nous font revivre le passé par l'image, le sentiment et la pensée.

Des études récentes nous permettent de retracer et d'interpréter l'histoire des éleveurs de bétail du sud de l'Alberta. Ce passé est considéré comme une aventure qui, bien qu'elle concerne l'élevage extensif en Amérique du Nord, voire dans le monde, est en même temps essentiellement canadienne et revêt une grande importance non seulement pour la localité elle-même, mais aussi pour la région et pour le pays tout entier. On a fort bien démontré le caractère unique des collectivités d'éleveurs en ce qui a trait à leurs liens économiques et administratifs; toutefois, on a moins porté attention à l'incidence de ces relations sur le développement social du sud de l'Alberta. Il importe d'étudier à cet égard les maisons des éleveurs, la façon dont elles étaient équipées et leur fonction par rapport aux autres bâtiments du ranch et au monde extérieur.

Il importe d'avertir le lecteur que ce document reflète essentiellement le fruit de l'expérience personnelle de l'auteur qui a été élevé dans les avant-monts de l'Alberta pendant l'entre-deux-guerres, dans une région située à l'extrémité septentrionale du pays d'élevage, à quelque distance en voiture ou à cheval de la

région urbaine de Calgary, dont l'influence s'est fait sentir dès le début des années 1880. La ville la plus proche était Okotoks (auparavant appelée Sheep Creek et, pendant quelque temps, Dewdney), sur la rive nord de la rivière Sheep. La plupart des familles qui se sont installées avant 1914 sur le côté nord de la vallée de la Sheep se disaient ranchers, mais ces gens n'étaient en fait que de petits éleveurs. Presque tous venaient du Royaume-Uni et les autres étaient des familles bourgeoises originaires d'autres pays d'Europe qui ont donné un caractère cosmopolite à cette vallée, qu'elles ont contribué à marquer et à développer, et où elles se sont facilement adaptées. Tous, ou peu s'en faut, étaient passionnés de chevaux et de polo, et les courses et le gymkhana sont restés populaires même après que la première guerre mondiale eut gravement ébranlé la bonne société des avant-monts albertains, si une telle société a jamais existé. La plupart des colons qui se sont installés avant la guerre se sentaient affectivement attachés à l'église de Millarville, Christ Church, construite uniquement de pièces verticales de bois rond, et qui reste la plus importante relique architecturale de l'histoire de cette communauté.

Au début des années 1890, la famille Austin, l'une des rares familles de l'est du Canada qui se soient installées aussi tôt et aussi loin à l'ouest d'Okotoks, construisit Cottonwoods, où l'auteur est né. George Frederick Austin, arpenteur retraité, probablement originaire de la vallée de l'Outaouais, s'y installa en 1885 avec sa femme, de beaucoup sa cadette, fille de pasteur et très férue de musique, et son fils, Edmund. Leur maison serait la première construction à ossature de bois, distincte des maisons en bois rond, érigée dans cette région des avant-monts. On distingue encore l'emplacement de la demeure en bois rond qui avait été construite un peu à l'ouest de la maison actuelle et qui avait été incendiée en 1910, par mesure sanitaire car elle était infestée de punaises de lits. Le site n'a pas été endommagé par les fouilles archéologiques quelque peu maladroites d'un jeune garçon inspiré par les exploits du Dr Schliemann à Troie.

La maison, en forme de T, comprenait à l'origine deux pièces carrées de 16 pieds de côté au rez-de-chaussée et des chambres, au premier étage; le toit était très incliné. On pense qu'elle a été construite en deux étapes, la cuisine, qui correspond à la barre verticale du T, a été rajoutée au salon originel, lequel est devenu maintenant la salle à manger. Un escalier, assez raide, part de cette dernière pièce, et les emplacements de la porte extérieure donnant sur la cave et d'une trappe inutilisée depuis longtemps, aménagée dans le plancher de la salle à manger, indiquent que cette pièce et les chambres situées au-dessus ont été habitées par la famille, du moins pendant une brève période. La finition des deux chambres au-dessus de la salle à manger, qui diffère de celles situées au-dessus de la cuisine, révèle également que la maison a été construite en deux étapes. En effet, ces dernières (probablement plus récentes) sont presque entièrement lattées, plâtrées et ornées de moulures en bois, tout comme les deux pièces du rez-de-chaussée, alors que les cloisons et les portes des premières sont en planches larges. Les deux chambres situées au-dessus de la cuisine ont des portes ordinaires, munies de serrures, et non pas de loquets, contrairement à la porte de la grande garde-robe qui, avec un palier ou couloir, occupe le reste de l'étage. Les portes du rez-de-chaussée sont de styles différents; certaines ont été changées de place en 1910 quand les premiers propriétaires ont vendu la maison à la famille de l'auteur, ce qui semble confirmer le fait que la bâtisse a été construite par étapes.

La cheminée est en brique brun-jaunâtre et non pas de cette brique rouge fabriquée non loin de là, à Sandstone, juste à l'ouest d'Okotoks, et la plupart des briques originelles sont intactes. (Ce matériau rappelle à l'auteur la brique utilisée dans la construction de certaines vieilles maisons de Calgary et en fait, sous réserve de confirmation, ressemble à celle que W.R. Hull a employée pour la grande maison du ranch du ruisseau Fish, à l'est de Midnapore, achetée ultérieurement par Patrick Burns et que son petit-neveu, Richard Burns, a par la suite fait agrandir et restaurer.) La cheminée est adossée au mur sud de la cuisine qui sépare les deux pièces de la première construction. Si la cuisine a été construite après la salle à manger, la cheminée, dans la mesure où elle aurait été érigée en même temps que cette pièce, devait être adossée à un mur extérieur. Toutefois, il ne semble pas que ce soit le cas étant donné qu'elle repose sur un socle en bois et que la brique ne part par conséquent pas du sol. Ce socle donne sur la cuisine; une étagère fixée à mi-hauteur, juste derrière le poêle de cuisine, constitue encore un chauffe-linge fort pratique. La porte qui mène de la cuisine à un petit garde-manger, situé sous l'escalier, est assez surprenante dans la mesure où elle est faite des mêmes planches que les portes des chambres qui se trouvent au-dessus de la salle à manger. En 1910, on accédait à l'escalier de la cave par une trappe au milieu de la cuisine. Par mesure de sécurité, cet escalier a été déplacé et se trouve maintenant sous le garde-manger. Si la porte du garde-manger avait été installée alors que la première partie de la maison était habitée, elle aurait été peu utile et l'ouverture aurait provoqué un courant d'air insupportable même pour des pionniers plus jeunes et plus robustes que les premiers propriétaires de Cottonwoods.

1 Cottonwoods vers 1911. Mon père avait terminé les ajouts, mais on n'avait pas encore commencé à cultiver le jardin que l'on avait simplement entouré d'une clôture rudimentaire. Les cornes, probablement des bois d'antilope, servaient fréquemment de décoration. (*Coll. L.G. Thomas.*)

Les maisons en forme de T, à ossature de bois et à toit très incliné, sont assez courantes dans les plaines de l'ouest du Canada tout comme des Etats-Unis; on peut dire que ce genre de maison est caractéristique de la fin du XIX[e] siècle et du début du XX[e]. Cottonwoods rappelle également les maisons construites à la fin du XIX[e] siècle dans la vallée de l'Outaouais où la famille Austin avait des attaches. Son architecture est peut-être moins sévère que celle des maisons de style gothique et plus attrayante que celle des constructions de style georgien; cette impression est peut-être due au fait que la maison est située au milieu de ce qui est maintenant un bosquet de grands arbres, pour la plupart des peupliers de Russie, plantés aux environs de 1930. Les premières photos révèlent certainement que le terrain a été plus découvert.

Cette impression est peut-être également renforcée par les additions ultérieures (voir fig. 1 à 4). Elles consistent en un salon (la plupart des colons de la région du ruisseau Sheep utilisaient à cet effet le terme « *sitting room* » [petit salon familial], car la désignation « *drawing room* » [grand salon de réception] était considérée comme trop prétentieuse et l'appellation « *lounge* » [grand vestibule-vivoir] n'avait pas encore acquis la vogue qu'elle a connue plus tard au Royaume-Uni), un solarium, un porche d'entrée, une véranda, d'abord ouverte puis par la suite munie de moustiquaires et une maison à jouets [« *toy house* »], servant aujourd'hui d'entrepôt, sur le côté nord. L'aspect actuel de la plupart de ces ajouts est dû aux modifications apportées en 1928–1929, au cours de la construction du salon et du solarium; la maison à jouets et les porches fermés de la porte de devant (au sud) et de celle de derrière (à l'est) ont été construits en 1910 lorsque la maison a changé de propriétaire. Ces porches fermés servaient de vestiaire et d'entrepôt pour les différents outils, le filet et les raquettes de tennis, mais ils étaient avant tout destinés à protéger les portes intérieures et à abriter les habitants de la maison. La petite véranda a été ajoutée vers 1912 pour former une salle de jeux extérieure abritée.

Les modifications et les ajouts ont conféré à Cottonwoods un caractère particulier (voir fig. 6 et 7). De l'avis de l'auteur, cela est dû à la façon dont la toiture des ajouts s'harmonise avec les lignes du toit de la première structure en T et celles du toit en appentis du solarium et du salon. Je suis convaincu que c'est là le fait du hasard. C'est ma mère qui a insisté pour que l'on agrandisse la maison; c'était une femme qui savait ce qu'elle voulait et, à en juger par la façon dont elle avait décoré son intérieur, elle avait sans aucun doute très bon goût. Certes, elle dessinait à l'encre et au crayon, elle peignait quelques aquarelles et des huiles sur toile, mais elle n'aurait jamais pensé, j'imagine, que ses talents lui auraient permis de tirer des plans d'architecte. Les travaux ont été entièrement exécutés par mon père et son associé – un célibataire – qui avaient tous deux acquis une certaine expérience du génie civil en Angleterre. L'associé s'intéressait beaucoup plus à la menuiserie que mon père, qui s'occupait surtout de chevaux. Qui que soit l'auteur du plan, on peut dire que le style de l'architecture de Cottonwoods est vernaculaire. Il est en fait difficile de croire que les bâtiments des avant-monts de cette époque soient l'oeuvre de véritables architectes, même si nombre de ces travailleurs étaient des artisans fort compétents. Bien sûr, cela ne veut pas dire que ces maisons, aussi simples que soient leur structure et les matériaux utilisés, ne s'inscrivent pas dans une certaine tradition architecturale ou qu'elles ne peuvent attirer l'attention des insensibles qui n'admirent que le patrimoine de sociétés plus anciennes.

La maison et les ajouts n'ont pas été construits sur des fondations en pierre ou en béton, mais sur une assise reposant sur de la roche et de gros galets qui abondent dans un endroit aussi proche d'un cours d'eau. Quatre-vingts ans après sa construction, la maison est toujours en bon état et très facile à chauffer; elle est réputée depuis longtemps pour être chaude en hiver et fraîche en été. Récemment, on a installé l'électricité et le chauffage central au propane sans avoir beaucoup modifié la structure de la maison et les deux caves originelles qui servent toujours d'entrepôts. Sur la colline, derrière la maison, on peut toujours voir des trous, vestiges probables de caveaux à légumes; mais personne ne se souvient de les avoir vu utiliser comme les éleveurs de cette région des avant-monts en avaient l'habitude.

L'approvisionnement en eau n'a jamais posé de problème car, en plus de la rivière Sheep, il y a de nombreuses sources dans les environs et il suffit de creuser quelques pieds dans le gravier de la vallée pour atteindre la nappe phréatique. Le gravier constitue également un excellent moyen de drainage. L'eau n'a jamais été captée pour l'usage domestique mais, pendant quelque temps, une pompe installée dans la cuisine permettait d'alimenter les éviers, le lavabo et la baignoire de la salle de bain adjacente, construite en 1928 en cloisonnant une partie de la cuisine. L'eau avait un léger goût de soufre, ce qui n'est pas surprenant du fait de la proximité des champs pétrolifères de Turner Valley; et, à l'heure actuelle, on tire l'eau plus douce d'un puits extérieur, à trente pieds seulement de l'entrée de la cuisine. On utilise toujours des toilettes sèches, bien que ce ne soit pas celles installées initialement.

On n'a pratiquement pas remplacé le premier parement extérieur, ni les cadres des fenêtres, ni les châssis à quatre vitres les moins exposés aux intempéries et aux fumées de Turner Valley. Certains prétendent que la solidité et la résistance de la maison

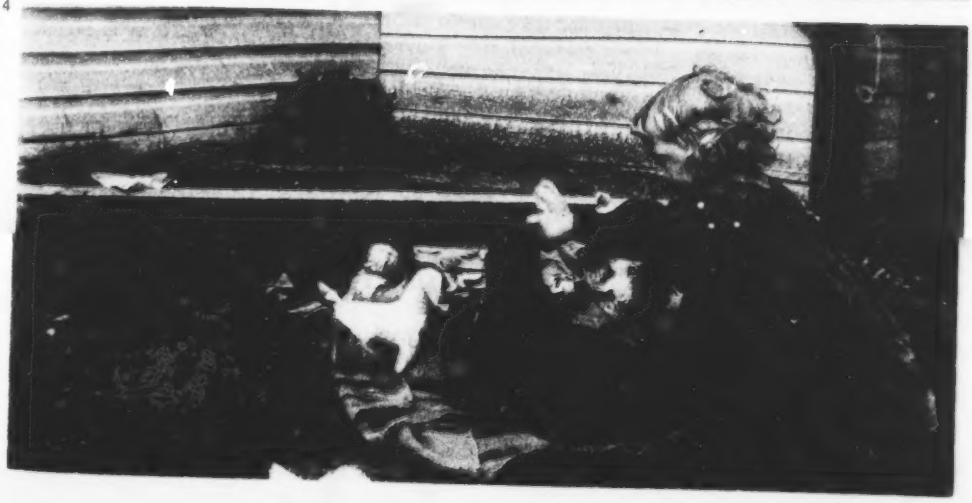
2 Vue sud-est de Cottonwoods, vers 1915. A cette époque, on avait construit la véranda et le houblon était déjà bien haut. (*Coll. L.G. Thomas.*)

3 La véranda de la façade sud-est de Cottonwoods, vers 1916. Les premiers propriétaires auraient apporté la baratte d'Ontario en 1885. (*Coll. L.G. Thomas.*)

4 Détail du parement et de l'angle sud-est de Cottonwoods, vers 1916. La plante est probablement une lychnide de Chalcédoine, que nous appelions la « plante de Mme Scott ». (*Coll. L.G. Thomas.*)

3

4



sont dues au fait que la famille Austin disposait déjà des matériaux de construction un an avant le début des travaux et que, par conséquent, le bois était parfaitement sec. Le bois a probablement été apporté d'Okotoks (à huit milles à l'est par la route), de la scierie de la famille Lineham, qui était la principale entreprise de la région. Cette famille avait quitté l'Ontario pour s'installer dans le sud de l'Alberta. Les moulures qui ornent les portes et les fenêtres, la balustrade qui sert de garde-fou en haut de l'escalier et les vieilles ferrures donnent par leur simplicité une certaine note victorienne qui a probablement persisté plus longtemps chez les colons du centre du Canada que chez les citadins des grandes villes plus sophistiquées. Quel que fût le goût de la famille Austin – et les quelques lettres qui nous restent de Mme Austin permettent difficilement de la comparer au stéréotype de la pionnière – les gens qui ont construit une maison au bord de la rivière Sheep au début des années 1900 ne pouvaient l'enjoliver à moins d'y consacrer l'argent nécessaire. Un choix plus large était offert à la fin des années vingt mais il restait limité pour les familles moins aisées.

Les mêmes restrictions de choix s'appliquaient à l'ameublement. Nous avons peu de précisions sur l'ameublement et la décoration des pièces de Cottonwoods avant 1910, sauf que Mme Austin avait un piano et un orgue; il aurait été surprenant de ne pas y trouver une multitude de livres, de revues et de partitions. Les Austin étaient des mélomanes et ils aimaient également beaucoup la lecture; à leur départ, le grenier était rempli de vieux numéros de revues comme *Blackwood's* et *Etudes*. Certains de leurs meubles sont restés dans la maison après leur départ; la table de cuisine, en orme, à deux abattants et aux pieds tournés, et au moins deux chaises à dossier mouluré et à siège façonné, en bois extrêmement dur, vraisemblablement de l'orme, peintes en noir et très confortables, sont probablement l'oeuvre d'artisans ontariens. En 1870, le modèle était encore très répandu. Quelle que soit la valeur de ces meubles pour l'amateur moderne d'artisanat canadien, mes parents ne leur reconnaissaient aucune beauté particulière et les premiers propriétaires ne leur accordaient probablement pas beaucoup d'intérêt non plus puisqu'ils les ont abandonnés.

On peut décrire plus en détail le mobilier de la maison après 1910. Les plus gros meubles ont en général été manufacturés au Canada; certains sont de fabrication domestique, notamment l'énorme buffet de la cuisine, dont l'une des portes fut plus tard posée sur l'armoire de coin encastrée, fruit de l'une des nombreuses idées de ma mère et du penchant tout particulier de l'associé de mon père pour la menuiserie. Il y avait également dans la cuisine un meuble qu'on appelait l'armoire en bambou, certainement pas d'origine locale, contrairement au support sur lequel elle était placée; ce dernier était muni d'un rideau derrière lequel on cachait les bottes de mon père; seules ses meilleures bottes de cheval étaient rangées dans la garde-robe de ma mère, au premier étage, en raison de la longueur de leurs embauchoirs en bois. L'armoire en bambou n'a peut-être pas été pleinement appréciée comme l'expression élégante de la première révolte contre le style par trop alambiqué des meubles victoriens. Seuls le châssis des portes et le cadre du meuble étaient décorés de bambou; le dessus, les côtés et les portes étaient recouverts de jonc finement ouvré. Ce meuble eut une longue carrière: pendant un certain temps, il avait été placé sur un support plus travaillé et servait de buffet dans la salle à manger de la petite maison d'Okotoks que nous habitions durant les jours de semaine quand j'allais à l'école car l'établissement scolaire situé à environ trois milles de Cottonwoods, que mes soeurs avaient fréquenté pendant une courte période, ne comptait qu'une seule salle de cours et n'inspirait plus confiance à mes parents.

J'ignore tout de l'origine de l'armoire en bambou; peut-être provient-elle du même endroit que les chaises de la salle à manger qui, jusqu'en 1928, était dans la moitié est du salon. Cet ensemble de quatre chaises et de deux fauteuils avait été acheté au cours d'une visite au « vieux pays » [Angleterre], à l'occasion d'une vente aux enchères des biens d'une invalide. Celle-ci avait dû s'inspirer de William Morris quand elle a meublé sa maison en Galles du Nord, car les chaises en chêne clair et à siège en osier tressé avaient les lignes simples et élégantes du mouvement qu'il a lancé. La table de la salle à manger qui, munie de sa rallonge permettait d'asseoir 12 personnes, était au contraire lourde et sombre et avait sans doute été fabriquée dans l'est du Canada. Le vendeur l'avait probablement présentée comme un meuble en « noyer ». Quand on ne l'utilisait pas, on la recouvrait d'un tapis à frange, en chenille brun-jaunâtre. Le buffet en chêne fumé était solide, simple et extrêmement bien assemblé. Il devait dater de 1910 environ et avait probablement été acheté dans un magasin réputé de Calgary. Le meuble se trouve toujours dans la même pièce. Un miroir est fixé au fond du buffet qui a une cimaise sur laquelle sont exposées quelques assiettes d'un service à dessert qui a certainement été acquis dans une vente aux enchères en Galles du Nord, pour une demi-courrone les 16 pièces, je pense; il a vraisemblablement appartenu à la même dame invalide, car pendant longtemps nous avons quotidiennement utilisé son service en porcelaine de Foley (ou de Shelley), orné d'un motif fort simple, vert et blanc.

5 Cottonwoods et le terrain adjacent, vus du côté sud, vers 1917. Le ligne blanche que l'on voit au premier plan délimite le court de tennis. (*Coll. L.G. Thomas.*)

6 Vue sud-est de Cottonwoods, vers 1919. Le houblon avait alors atteint une taille respectable. Les barils permettaient de recueillir l'eau de pluie car l'eau du puits était très dure. (*Coll. L.G. Thomas.*)

7 Cottonwoods vers 1935. Le salon et le solarium avaient été ajoutés vers 1928–1929, et les arbres protecteurs plantés à cette époque avaient déjà bien poussé. (*Coll. L.G. Thomas.*)

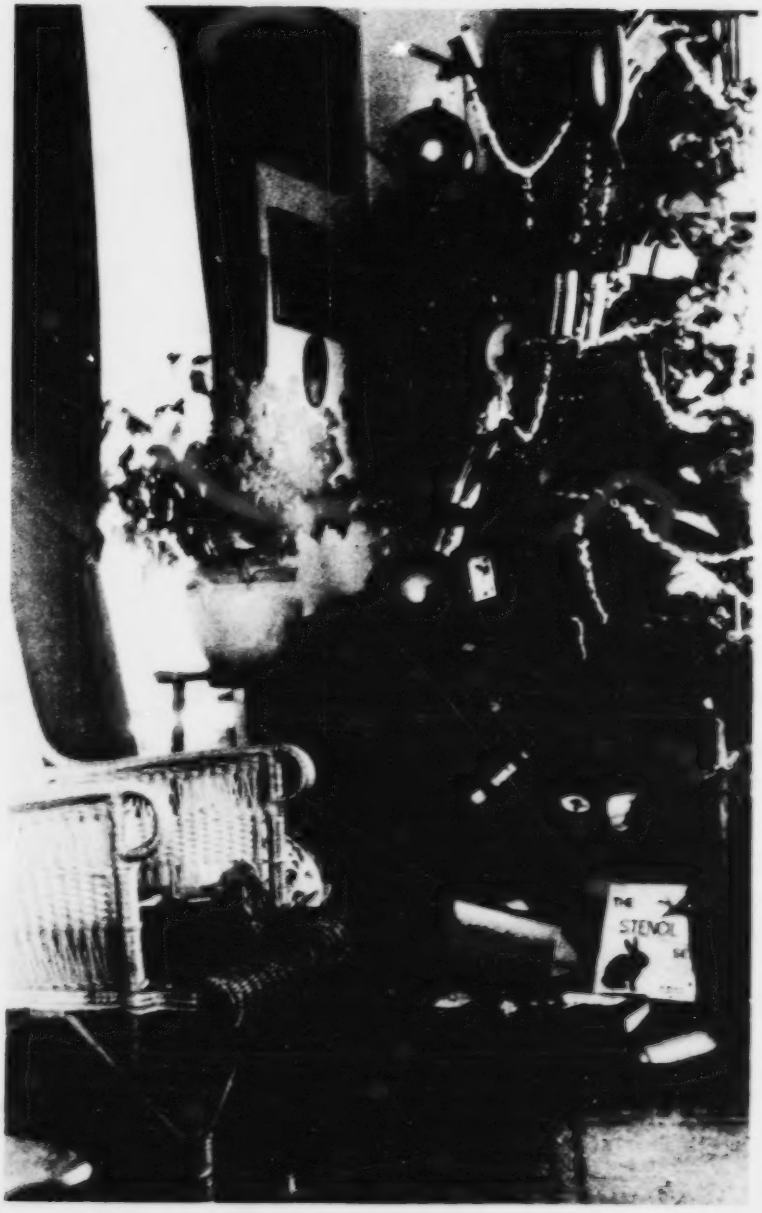
On n'a jamais déterminé le fabricant et l'époque du service à dessert richement décoré de noir, d'or et de couleurs d'automne; les pièces curieusement craquelées évoquent davantage la terre cuite que la porcelaine. Certains prétendus connaisseurs en ont admiré la beauté exceptionnelle et reconnu son ancienneté; d'autres ont déclaré qu'il s'agissait là d'un des plus mauvais exemples d'art nouveau, mais personne n'a été capable d'interpréter les marques obscures et difficilement visibles qui y figurent. Ce service avait été expédié à titre de « biens personnels de colon », avec d'autres bibelots dans un demi-bain en fer-blanc qui appartenait auparavant à mon arrière-grand-mère du Flintshire. Le service avait été si bien emballé qu'il n'a absolument pas souffert du voyage, à l'exception d'un compotier à deux étages dont la tige a été brisée. Ma mère l'avait jeté dans la boîte à ordures où sa voisine, une Ecossaise réputée pour son sens des affaires et son franc-parler, ne tarda pas à le découvrir; elle ne manqua pas de reprocher à ma mère de s'être débarrassée de façon si insouciante d'un objet de valeur, facilement réparable sans que cela se remarque. Sans doute fatiguée par ses travaux domestiques et offusquée par le bavardage calomnieux de cette Ecossaise à l'égard de son application, de son esprit économe et de son goût des belles choses, qualités caractéristiques de son pays d'origine, le sud-ouest de l'Angleterre, ma mère offrit sèchement le compotier à son admiratrice, qui ne le refusa point. Nous ne sûmes pas ce qu'il en advint bien que je me sois rendu fréquemment chez l'Ecossaise où, à chaque visite, j'observais avec attention tout ce qui m'entourait. Cette anecdote, aussi banale soit-elle, indique le peu d'importance que l'on accordait aux objets domestiques, quand bien même on savait en apprécier la valeur. Une autre fois, un visiteur réprimanda quelque peu ma mère d'utiliser un tapis d'Orient en guise de paillasson. C'était un vieil objet de famille, mais il avait servi à recouvrir le demi-bain de mon arrière-grand-mère et les poignées l'avaient déchiré. Ma mère l'avait soigneusement raccommodé, mais elle resta ferme quant à son utilisation et le tapis finit ses jours sur le seuil de la porte de derrière.

Parmi le mobilier du salon figurait un fauteuil en chêne doré, muni de larges accoudoirs et d'un dossier ajustable, que l'associé de mon père appréciait beaucoup. Les deux coussins étaient recouverts d'un velours très laid mais d'excellente qualité, une sorte de plaid brun-rougeâtre et noir qui rappelait les plus horribles de ceux dont la reine Victoria se parait à Balmoral et à Osborne. Ce genre de fauteuil faisait assez fréquemment l'objet de publicité dans les journaux et les catalogues canadiens des années 1890 à 1920; on les désignait parfois par l'expression « fauteuils de mission ». A côté du fauteuil se trouvait une table robuste supportant une lampe qui était probablement l'objet le plus imposant de la pièce. Le globe de la lampe en forme de bol était monté sur une colonne à pied de griffon, savamment décorée; l'ensemble était plaqué argent. Cette base assez impressionnante était surmontée d'un abat-jour en soie tout aussi élaboré. J'ignore tout de l'origine de cette lampe; peut-être était-ce un cadeau de mariage ou bien avait-elle été achetée aux enchères. Neuve, elle a dû coûter fort cher et je suis certain que mes parents ne se seraient jamais permis un tel luxe. Peut-être était-ce une lampe de style édouardien, mais je pencherais plutôt pour le style de la haute époque victorienne. Les enfants, en jouant, la faisaient fréquemment tomber – la table sur laquelle elle était posée tout comme celle de la salle à manger, était recouverte d'un tapis qui touchait presque à terre et formait ainsi une cachette dans laquelle les enfants venaient souvent se réfugier – et pendant longtemps elle servit de jardinière pour une plante – un juif errant ou une euphorbe cyprès – jusqu'à ce que la pellicule d'argent disparaisse progressivement sous l'effet des émanations sulfureuses qui nous parvenaient du champ pétrolifère situé à l'ouest, de l'autre côté de la rivière, à Turner Valley.

Le reste du mobilier était moins important. Mon père affectionnait un fauteuil en osier aux lignes aussi simples et aussi élégantes que les chaises de la salle à manger qui avaient appartenu à cette femme invalide; ma mère préférait une chaise du genre siège baquet, garnie de tissu vert, aux pieds et au dossier décorés de jonc ou de rotin. Au début, seulement lorsque nous recevions, nous la protégions à l'aide d'une housse de cretonne ou chintz à motif serre bleu et blanc, qui mariait la housse que ma mère avait faite pour le *Winnipeg Couch*, que l'on appelait « le sofa », et dont elle n'aimait pas beaucoup le matelas recouvert d'un tissu vert terne et orné d'un volant. Il y avait toujours un certain nombre de coussins sur le « sofa » et de temps à autre on en changeait l'étoffe. Son préféré était recouvert de chintz à motif floral, dans les tons de rose, et bordé d'un passepoil. Je me souviens l'avoir enlevé de sous les pieds d'un visiteur en 1920; il n'y a pas très longtemps, j'ai remarqué qu'il servait encore à notre chat préféré. Le piano droit et le tabouret ne faisaient pas partie des meubles à l'origine; ils ont été ajoutés en 1918. Le seul autre meuble dont je me souvienne est un petit secrétaire en chêne patiné muni de deux étagères dans sa partie inférieure; le panneau de devant se rabattait, formant ainsi une table de travail. Bien que ce fût en fait un secrétaire de dame, mon père y rangeait ses papiers dans les petites cases et l'utilisait pour écrire, notamment la lettre hebdomadaire à sa mère. Ce meuble, extrêmement sobre et très bien fait, avait probablement été acheté en Galles du Nord en 1910,

8 La partie ouest du salon de Cottonwoods, vers 1912. A l'angle supérieur gauche, on distingue une partie de l'abat-jour de la lampe dont on parle dans le texte. (*Coll. L.G. Thomas.*)

9 Le salon, à Noël, vers 1913, avec le fauteuil en osier de mon père. (*Coll. L.G. Thomas.*)



car il s'agissait d'un cadeau de ma tante paternelle et il exprime, à mon avis, ses goûts à la fois évolués et austères (voir fig. 8 et 10).

Le tapis de marque Axminster, où dominait le rouge, était de conception franche et présentait un motif floral. Il recouvrait la plus grande partie du salon; le plancher de la salle à manger était couvert d'un linoléum brun imitation parquet, qu'il fallait bien souvent cirer et polir. Le ruban de cuivre qui dissimulait les joints dissipait vite cette impression de bois. Le linoléum vert de la cuisine, imitation marqueterie, se déchirait non pas parce qu'il était de mauvaise qualité ou qu'on n'en prenait pas soin, mais à cause de l'inégalité du plancher qu'il recouvrait.

Les rideaux des quatre fenêtres ne s'harmonisaient pas. Les deux fenêtres du salon étaient ornées de rideaux de dentelle, réseau fin à motif appliqué en gros fil. Ils tombaient jusqu'au sol et étaient retenus par des embrasses afin de permettre de voir dehors. Les fenêtres n'étaient pas munies de tentures; il y avait seulement un gros rideau rouge à la porte d'entrée pour s'abriter contre les courants d'air. Pour se protéger du soleil, on avait installé des stores crème, montés sur roulettes et munis de ressorts, que l'on baissait le soir plus pour notre confort que pour notre intimité, laquelle était assurée par le mille du sentier incertain qui conduisait à la route la plus proche. Ma mère avait cousu, pour les deux fenêtres de la salle à manger, des rideaux très simples de toile crème, montés sur de minces tringles de cuivre au moyen d'anneaux du même métal. Par la suite, le dévoué menuisier garnit les fenêtres de jardinières dans lesquelles on mit des plantes d'intérieur; elles étaient amovibles de sorte que, les nuits particulièrement froides, il était possible de mettre les plantes à l'abri.

Comme toutes les autres parties de la maison, cette pièce était passée au badigeon chaque année. Le plus souvent, on choisissait le rose ou le vert, mais quand d'autres teintes apparurent ma mère eut tôt fait de les adopter. Elle ne tarda pas non plus à essayer le papier peint qu'elle posait habilement elle-même avec l'aide d'une personne suffisamment grande pour être utile. Les portes, les chambranles des portes et des fenêtres ainsi que les plinthes étaient vernies, bien qu'au début des années vingt, lorsqu'on découvrit les possibilités des peintures claires, l'une après l'autre les pièces de la maison furent rénovées.

La maison était très décorée, moins toutefois qu'il n'était coutume à l'époque. Deux de mes oncles anglais, amateurs de sculpture et de découpage du bois, nous avaient offert un coffre d'horloge, une table quelque peu branlante dont l'étagère inférieure supportait une coupe japonaise de style Imari et une petite armoire de coin suspendue, munie d'une serrure et d'une clé, qui servait d'armoire à pharmacie. Tous trois avaient été travaillés avec soin et peints en noir. Dans un grand plateau en chêne, qui avait gardé sa couleur naturelle, on avait gravé les armoiries de la ville de Gloucester. On trouvait ça et là toutes sortes d'objets: une pièce de porcelaine de Chelsea, ébréchée mais assez rare, des assiettes commémorant le couronnement de George V, de petites boîtes et des chopes en argent, un petit gong en cuivre monté sur un support qui servait à annoncer les repas, des vases, parfois fleuris, et des photographies encadrées. Les images accrochées au mur, très disparates, témoignaient, entre autres choses, de l'intérêt que mon père portait aux chevaux et du goût de ma mère pour la peinture à l'huile, l'aquarelle et la photographie. La seule image qui n'avait pas qu'une valeur sentimentale, était une huile sur toile représentant un buste d'homme, l'un des nombreux tableaux que George Morland aurait peints pour boire. Mon père l'avait remarqué dans une vente aux enchères et l'avait acheté pour la fameuse demi-couronne. La grande photographie des chevaux de course du roi Edouard VII, représentant également le propriétaire, l'entraîneur et le jockey, remplaçait les portraits des membres de la famille royale courants dans l'empire. Plusieurs reproductions en couleurs des oeuvres de l'artiste cow-boy, C.M. Russell, rappelaient la jeunesse de mon père dans le Dakota du Sud et le Montana.

La pièce était chauffée par un poêle qui constituait la seule source de chaleur dans la maison, à l'exception du fourneau de la cuisine. Son tuyau disparaissait dans le plafond, passait par la chambre de mes parents et traversait le palier supérieur pour aboutir à l'unique cheminée qui servait également au fourneau de la cuisine. Il est probable que les occupants plutôt âgés qui nous avaient précédés, des Canadiens du centre du pays, avaient installé un poêle au premier étage. Il y avait effectivement de la place pour en installer un sur le palier, et une ouverture avait été pratiquée pour un autre conduit. Toutefois, il n'y eut jamais de poêle après 1910. En fait, cet endroit fut fermé et on y installa des toilettes chimiques, desservies par cette ouverture pratique.

Je me souviens que le premier poêle du salon était un immense brûleur à trémie [*base-burner*] qui, bien alimenté, pouvait fonctionner vingt-quatre heures durant. Au printemps, une fois que la cheminée et les tuyaux avaient été ramonés, il était remplacé par un calorifère, petit poêle à combustion lente. Quand on ne trouva plus les briquettes nécessaires pour satisfaire l'appétit vorace du gros brûleur ou qu'elles devinrent trop onéreuses, on le relégua au grenier au profit d'une tortue du Québec [*Quebec heater*], d'un noir magnifique, abondamment ornée d'acier étincelant, qui constituait une excellente source de chaleur et qui était très économique, mais elle était malheureusement incapable de fonctionner durant toute une nuit hivernale. Il fallait beaucoup de temps pour couper le bois nécessaire à l'alimentation des deux poêles,

10 L'angle sud-est du salon ajouté à Cottonwoods vers 1929. (*Coll. L.G. Thomas.*)

11 Détail d'un tableau représentant la maison du ranch Gate. Les premiers bâtiments en bois rond ont été construits en 1885 et les ajouts un peu plus tard. (*Oeuvre de Robert Basilici; coll. Elizabeth Rummel.*)

10

11

d'autant plus que ce travail était fait à la hache et à la scie. Le saule abondait au bord de la rivière Sheep; c'est d'ailleurs le bois que l'on préférait utiliser pour faire la cuisine, car il brûlait très rapidement et dégageait une intense chaleur.

Pour décorer les quatre chambres, on avait pu donner libre cours à son imagination, beaucoup plus que pour les pièces du rez-de-chaussée. Les lits étaient des cadres en fer émaillé et certains étaient ornés de barres de cuivre; d'un style sévère, ils étaient cependant pratiques. Il y avait un matelas de plume que l'on répugnait quelque peu à utiliser pour des raisons d'hygiène; son contenu servit ensuite à rembourrer des oreillers, des coussins ainsi que les « édredons » piqués qui venaient s'ajouter aux multiples couvertures qui semblaient ne jamais suffire. Les chambres étaient pourvues de supports de lavabo, dont tous, sauf un, étaient faits de caisses d'emballage de différentes tailles, bien capitonnées, doublées et tapissées. Les coiffeuses et les tables de chevet avaient été fabriquées de la même façon. Seules deux chambres étaient dotées de commodes qui avaient été manufacturées dans l'est du Canada, tout comme la coiffeuse de ma mère. Plus tard, on peignit ou on recouvrit de papier peint les planches étroites des murs de deux chambres; pendant quelque temps, toutefois, les murs de la chambre de mes soeurs furent recouverts d'images découpées un peu partout et collées sur le bois.

Je ne pourrais décrire aussi en détail les autres maisons de la région de la rivière Sheep que j'ai bien connues pendant l'entre-deux-guerres, et je ne pourrais vous faire partager que des impressions. Je me souviens qu'elles avaient de nombreux aspects communs, mais elles étaient quand même très différentes; chacune avait son cachet et toutes reflétaient les origines et le caractère de leurs propriétaires. Il est regrettable que peu aient résisté à l'épreuve du temps, comme Cottonwoods, pour témoigner de près d'un siècle de vie dans les avant-monts.

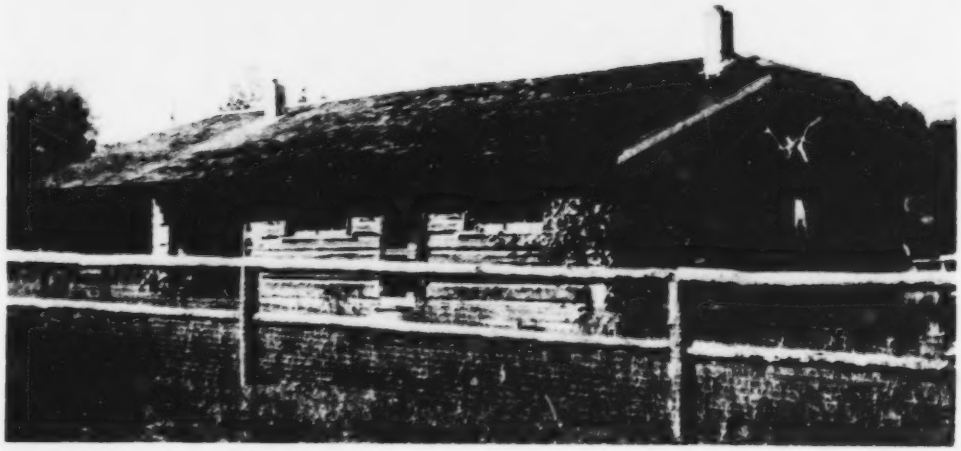
La plupart de ces maisons étaient en bois rond; elles étaient toutes de dimensions et d'architecture différentes et elles avaient presque toutes été construites en plusieurs phases. La maison du ranch Gate (voir fig. 11) est particulièrement intéressante. Elle était située loin à l'ouest et donnait sur les prairies de la fourche nord, sur la crête des avant-monts et laissait même apercevoir les majestueuses montagnes Rocheuses. A l'image de nombreuses maisons construites aux premiers temps de la colonisation, il semble que l'on ait choisi son emplacement en fonction du panorama qu'on y découvrait; les dépendances et les corrals étaient disposés, comme c'était en général le cas, de façon à ne pas obstruer la vue que l'on pouvait admirer depuis les principales pièces de la maison. Dès le début, la maison n'était pas considérée comme un simple bâtiment pour l'exploitation du ranch mais comme le cadre de la vie familiale et privée du propriétaire.

La première habitation était trop proche de la rivière, ce qui explique pourquoi la première partie de la bâtisse a été construite avec beaucoup plus de soin que la plupart des maisons de cette époque. Le constructeur et propriétaire de la maison, Joseph T. Waites, avait appris la menuiserie et la charpenterie dans le nord de l'Angleterre, et le bois rond qui avaient servi à la construction de la partie la plus ancienne avaient été équarri et assemblé en queue-d'aronde. Cette partie de la maison, qui constituait la barre du futur T, était presque carrée et divisée en deux pièces de dimensions très inégales, séparées par un escalier abrupt qui conduisait au grenier suffisamment haut de plafond pour servir de chambre. La deuxième partie de la maison, qui constitue la barre verticale du T, était d'une réalisation beaucoup plus ambitieuse et reflétait les goûts du second propriétaire, un ancien officier de l'armée britannique. Elle consistait en deux grandes pièces, un salon et une cuisine-salle à manger, ornées de lattes de bois embouvetées qui s'assombrissaient au fil des années. Les fenêtres à deux battants de deux vitres chacun s'ouvraient latéralement; ces fenêtres qu'on appelait « *lazy-windows* » permettaient une meilleure vue sur l'extérieur et accentuaient les lignes horizontales de la maison. Cette partie et d'autres de la maison, aussi bien que les dépendances avaient été construites en bois rond non équarri, mais taillé en dos d'âne aux angles, comme dans la plupart des bâtiments en bois rond des avant-monts (voir fig. 12). Une assez grande maison-dortoir [*bunkhouse*] pour les cow-boys faisait un angle droit avec la cuisine; le toit se prolongeait jusqu'à celui de la cuisine, protégeant ainsi le passage, fermé au nord par une porte, qui permettait de communiquer entre les deux bâtiments. Côté sud, le passage donnait sur la véranda qui longeait le mur est du salon et qui, pendant l'entre-deux-guerres, donnait sur un jardin d'agrément qui se trouvait ainsi abrité du vent et du gel au nord et à l'ouest. Une autre rangée de bâtiments fut détruite par un incendie qui épargna la maison de justesse. Les bâtiments et les corrals étaient tous situés au nord-est de la maison. Ils étaient très bien entretenus et on veillait à ce qu'ils soient d'une propreté parfaite. Certaines dépendances en bois rond étaient teintes ou avaient tourné en une couleur gris argent sous l'action des intempéries; les toits, comme celui de la maison, étaient peints en rouge. Le bois rond de la maison était régulièrement blanchi à la chaux et les montants des portes et des fenêtres étaient peints en noir. Tout autour de la maison, on avait fait un remblai de terre, si souvent renouvelé qu'en 1930 l'herbe poussait presque au niveau des fenêtres et la bâtisse semblait tout simplement sortir de terre. La maison n'existe plus mais je suis certain que pour beau-

12 Cette maison en bois rond a été construite vers 1932 à Kew (Alberta). Son propriétaire avait été élevé au ranch Gate, endroit qu'il avait beaucoup aimé; les maisons se ressemblent beaucoup. (*Coll. L.G. Thomas.*)

13 La maison du ranch Viewfield. Cette photographie a probablement été prise peu après que la maison eut été construite. (*Coll. S. Sinclair-Smith.*)

12



13

coup de personnes, comme pour moi, elle représentait parfaitement le milieu et le type parfait de la maison en bois rond des avant-monts du sud albertain.

Comme dans les autres maisons de la région de la rivière Sheep, le mobilier de celle-ci était constitué de pièces de toutes sortes accumulées au fil des ans; certains meubles avaient appartenu aux occupants précédents; la plupart étaient de construction sommaire, et d'autres encore étaient l'oeuvre d'un homme habile qui pouvait facilement construire une étagère, un banc ou un buffet sans pour autant se considérer comme ébéniste. Pendant l'entre-deux-guerres, le caractère distinctif de cette maison était l'utilisation quelque peu hardie des couleurs, tant dans le choix de la peinture que dans celui des tissus, qui rappelaient le style de décoration typique de l'Allemagne méridionale. La famille qui l'occupait alors était originaire de Munich, mais avait des ramifications dans presque tous les pays d'Europe. La maison regorgeait de livres; certes, il n'était pas rare de voir dans les maisons de la région de la rivière Sheep des étagères chargées de livres mais bien peu étaient garnies de volumes en quatre langues: l'allemand, le français, l'italien et l'anglais. Nulle part ailleurs la synthèse du caractère exotique et du caractère autochtone n'avait été réalisée avec autant de grâce et de naturel. Il n'a jamais paru le moindrement étrange de voir, dans un coin du salon, un portrait réalisé par l'un des artistes européens les plus en vogue à l'époque, tandis que tout près dans le corral la femme qui avait servi de modèle montrait son habileté à ferrer un cheval.

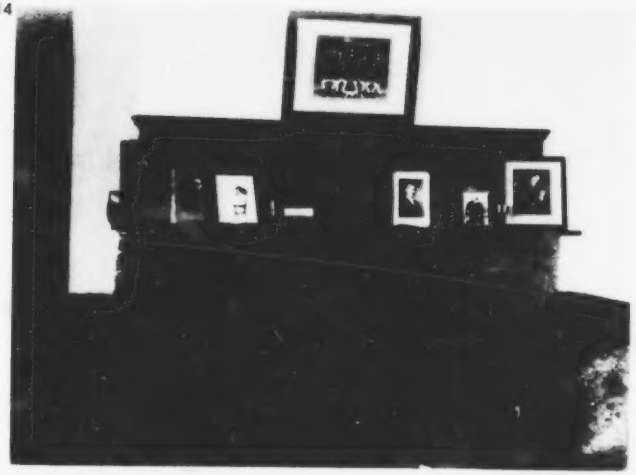
On trouvait du grès dans la région, une pierre qui était d'ailleurs très utilisée dans le sud de l'Alberta avant 1914, mais, dans la région de la rivière Sheep, une seule maison, celle du ranch Viewfield (voir fig. 13) avait été entièrement construite de ce matériau; le sous-sol et le rez-de-chaussée d'une autre maison des environs immédiats maintenant abandonnée, étaient faits de blocs de cette même pierre, comme les murs qui clôturaient sur deux côtés le charmant jardin adjacent. A l'image de nombreuses autres maisons, l'habitation Viewfield, qui avait été construite par un riche Anglais, offrait une magnifique vue sur la vallée et les montagnes. L'architecture était très simple: c'était un long parallélépipède bas, muni d'une véranda asymétrique qui protégeait la porte d'entrée. L'immense grenier, éclairé par une lucarne, n'était pas utilisé. La maison était de conception typiquement anglaise. La porte d'entrée donnait sur un salon carré à l'anglaise qui correspondait presque à un vestibule (voir fig. 14 et 15). Dans un coin se trouvait une cheminée en brique dont le conduit servait également à évacuer la fumée du poêle de la salle à manger, une pièce un peu plus grande située à gauche du salon, et du poêle de la cuisine qui se trouvait derrière la salle à manger. Une sorte de long couloir conduisait aux chambres, à droite du salon. Les vitres supérieures des fenêtres étaient formées de petits carreaux; du fait de l'épaisseur des murs de pierre, la banquette des fenêtres était très profonde. La maison a dû revenir très cher; en effet, en plus de la taille de la pierre locale par des gens de métier, les murs et les plafonds avaient été recouverts de plâtre et la salle de bain était carrelée, ce qui était assez exceptionnel à l'époque dans cette région. On ne sait pas exactement quand la maison a été construite; l'autre habitation, pour laquelle on a utilisé de la pierre, date de 1906 environ, peut-être d'un peu plus tôt. Ces deux maisons étaient dotées de chaudières, qui n'étaient cependant pas particulièrement efficaces. L'une des bâtisses était munie de conduites d'eau et, vers 1920 environ, on y installa également un système d'éclairage électrique quelque peu capricieux.

Chacun possédait son potager et presque tout le monde avait un jardin d'agrément qui n'était pas toujours entretenu avec autant de soin et autant d'ambition que celui de Cottonwoods. La plupart de ces jardins révélaient les traditions européennes de leurs propriétaires. Ils étaient assez simples et, à part quelques exceptions, restaient dans le style des jardinets des maisons de campagne anglaises. On s'échangeait plantes et semences et les plus résistantes se développaient. La lychnide de Chalcédoine ou croix-de-Malte, peut-être l'une des premières plantes « exotiques » essayées dans la région de la rivière Sheep, fleurissait partout et notamment autour de l église de Millarville. On voyait partout des plantes grimpantes et rampantes, comme le houblon et le concombre sauvage; la vigne vierge ne résistait pas aux gelées automnales et printanières des avant-monts. Les liards plantés le long de la rivière étaient de taille respectable, mais les arbres non indigènes ne poussaient que très lentement. Cependant, les jardiniers plantèrent bientôt des peupliers de Russie, des érables à Giguère et des arbres caragans qui protégaient non seulement du vent mais également des gelées intempestives. Vers 1930, les jardins, et en fait toute la région de la rivière Sheep, donnaient l'impression d'un endroit luxuriant et bien protégé, très différent du paysage type des Prairies; les photographies prises au cours des années 1880 et 1890 montrent toutefois que l'endroit était beaucoup moins boisé, beaucoup plus dégagé, peut-être parce que les feux de prairie constituaient une menace latente à l'époque. Le jardin actuel de Cottonwoods ne date que de 1910 et il a été considérablement agrandi pour faire place, vers la fin des années vingt, à des arbres protecteurs. Il est encore plus difficile de dater un jardin qu'une maison et son mobilier, mais je suis porté à penser que Cottonwoods ne possédait pas de jardin au tout début, fait exceptionnel car je crois qu'en 1890, et plus

14 La cheminée du salon du ranch Viewfield. Cette photographie a probablement été prise dans les années vingt. (*Coll. S. Sinclair-Smith.*)

15 Une autre photographie du salon du ranch Viewfield, prise probablement dans les années vingt. (*Coll. S. Sinclair-Smith.*)

14



15

certainement en 1895, presque tous les colons avaient essayé d'aménager une sorte de jardin d'agrément, aussi modeste fût-il.

La plupart des maisons de la rivière Sheep disposaient d'un court de tennis – j'en ai encore au moins 16 en mémoire. Il s'agissait de courts en herbe mais il est possible que les courts du club de tennis situé près d'Ardmore aient été en terre battue, car la seconde Mme Welsh était une joueuse de classe. La mode du tennis sur gazon semble avoir atteint la région dès que le jeu fut introduit en Galles du Nord; il était encore très répandu après la guerre de 1914–1918 bien que, vers la fin des années trente, un petit nombre de courts seulement aient été encore entretenus. Le terme « entretenu » a un sens tout à fait relatif car les courts témoignaient du même talent d'improvisation que le mobilier des maisons. C'est surtout ma mère qui avait aménagé celui de Cottonwoods. Juste au sud du jardin, il y avait une pelouse plus ou moins plate dont les dimensions correspondaient à peu près à celles que donnait la *Pears' Encyclopaedia*, ouvrage de référence fort consulté. Les lignes, tracées conformément aux normes de l'encyclopédie, avaient été tirées à la chaux à l'aide d'un vieux balai. Après chaque partie il fallait enlever le filet pour éviter qu'il ne soit endommagé par le bétail qui errait librement; au fait, pour faire le court, ma mère avait recouvert de gazon un sentier où passaient les vaches et qui coupait en diagonale l'endroit qu'elle avait choisi. Le court était orienté est-ouest, ce qui donnait un certain avantage aux joueurs qui avaient le soleil dans le dos. Il n'y avait pas de grillage de protection et il fallait souvent aller chercher les balles dans le ruisselet qui, les jours de grosse pluie, coulait à quelques pieds seulement de la limite sud du court. Notre équipement était très simple: chaque année, on réutilisait les mêmes balles, qui souvent avaient résisté à l'immersion totale, et l'une de nos raquettes était si vieille qu'à en juger par sa forme curieusement asymétrique elle avait dû avoir été fabriquée avant même l'apparition des premières absurdités en matière de normalisation.

Les maisons de la région dont je me souviens avaient chacune un caractère très particulier et, pourtant, elles n'en témoignaient pas moins des préoccupations communes à leurs propriétaires d'origines très diverses. Elles semblaient empreintes d'une certaine nostalgie; elles rappelaient le passé avec émotion parfois, et souvent avec regret. Les maîtresses de maison montraient des capacités d'adaptation extraordinaires et, au nom du confort et du bien-être, n'hésitaient pas à opter pour le compromis. C'est ainsi que leurs meubles étaient d'origines fort diverses. Parfois, une paire de magnifiques vases en faïence de marque Wedgewood trônaient sur un buffet de menuiserie, ou bien un miroir de toilette de style Chippendale ornait une commode en chêne doré de Lindsay (Ontario). Des portraits de famille datant du XVIII[e] siècle pouvaient voisiner avec une peau de coyote soigneusement tannée. Personne ne meublait sa maison d'antiquités, mais ceux qui prisaient les choses du passé et les objets de cultures différentes, n'hésitaient pas à s'en servir et à les apprécier. Ainsi, après une génération, ces extraordinaires juxtapositions se trouvaient-elles en quelque sorte justifiées.

Histoire et archéologie/History and Archaeology
Publications en vente chez son libraire, ou par la poste à: Imprimerie et édition, Approvisionnements et services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

1 *Inventaire des marchés de construction des archives civiles de Québec, 1800–1870*, par Geneviève G. Bastien, Doris D. Dubé et Christina Southam, 1975, 3 vol. $20.00; autres pays $24.00.

2 *Histoire économique et sociale de Saint-Lin, 1805–1883, et l'importance de la famille Laurier*, par Réal Bélanger, 1975. $4.00; autres pays $4.80.

3 *Historique structural du fort George*, par Yvon Desloges, 1975. $5.00; autres pays $6.00.

4 *Plans de l'architecture domestique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture commerciale et industrielle inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture publique, de l'architecture religieuse et du génie mécanique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal*, par André Giroux, Nicole Cloutier et Rodrigue Bédard, 1975, 3 vol. $11.00; autres pays $13.20.

10 *Etude sur la vie et l'oeuvre de Jacques Cartier (1491–1557)*, par Réal Boissonnault; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1959*, par Kenneth E. Kidd; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1962*, par John H. Rick; *Archéologie de sauvetage au parc Cartier-Brébeuf, la ville de Québec: juillet–août 1969*, par Marcel Moussette, 1977. $9.00; autres pays $10.80.

17 *Inventaire des marchés de construction des Archives nationales à Québec XVII^e et XVIII^e siècles*, par Doris Dubé et Marthe Lacombe, 1977. $8.00; autres pays $9.60.

20 *Etude archéologique du fort Lennox, île aux Noix, Québec, saison de fouilles 1964*, par Norman F. Barka; *Les perles de verre du fort Lennox, Québec*, par Karlis Karklins, 1978. $7.75; autres pays $9.30.

21 *Bibliographie annotée pour l'étude de la quincaillerie du bâtiment*, par Peter J. Priess, 1978. $2.75; autres pays $3.30.

Lieux historiques canadiens n° 20

L'histoire du fort Langley, de 1827 à 1896
Mary Cullen

Le fort Langley a été fondé par la Compagnie de la baie d'Hudson dans le cadre de l'expansion de son commerce sur la côte du Pacifique; il avait aussi un rôle politique: assurer une présence britannique sur la côte. Grâce à une production diversifiée, le fort et sa ferme demeurèrent économiquement rentables, longtemps après le déclin de la compagnie comme force internationale; cependant la concurrence de plus grands centres situés dans la province de la Colombie-Britannique en voie de développement finirent par forcer la compagnie à abandonner ses activités au fort en 1896.

Les maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta
L. G. Thomas

Description évocatrice de l'architecture, de l'ameublement et des terrains des maisons de ranch des environs du ruisseau Sheep au sud de l'Alberta, ce rapport porte sur Cottonwoods, maison d'enfance de l'auteur, construite au début des années 1890 et ayant pris de l'ampleur par des modifications successives au cours des années suivantes; on y traite aussi d'autres maisons de ranch plus ou moins typiques dans la région.